



HAL
open science

Lieux et modèles : l'exemple des villes de fondation au XXe siècle

Xuan Son Le

► **To cite this version:**

Xuan Son Le. Lieux et modèles : l'exemple des villes de fondation au XXe siècle. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2011. Français. NNT : 2011PEST1143 . tel-00647895

HAL Id: tel-00647895

<https://theses.hal.science/tel-00647895>

Submitted on 3 Dec 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Thèse de doctorat d'Université Paris-Est

Champ disciplinaire : Architecture

LE XUAN SON

LIEUX ET MODÈLES

L'EXEMPLE DES *VILLES DE FONDATION* AU XX^e SIÈCLE

Thèse dirigée par

Yannis TSIOMIS, Professeur des Ecoles d'architecture,
Directeur d'études à l'EHESS
Claude PRELORENZO, Professeur honoraire des Ecoles d'architecture,
Maître de conférences à l'Ecole des Ponts Paris Tech

Soutenue le 13 mai 2011

Jury

Yannis TSIOMIS, Professeur des Ecoles d'architecture, HDR
Claude PRELORENZO, Professeur honoraire des Ecoles d'architecture, HDR
Rémi BAUDOUI, Professeur d'urbanisme à l'Université de Genève, HDR
Jean-Lucien BONILLO, Maître-assistant à l'Ecole d'architecture de Marseille, HDR

Remerciements

Cette thèse en quelque sorte est l'épilogue de dix ans de travail et d'études en France. Pendant cette longue durée, M. Claude Prelorenzo m'a apporté un soutien généreux et infatigable, en tant que directeur de thèse et ami, tant dans ma vie d'étudiant que dans ma vie personnelle. Et je dois souligner que cette générosité s'est portée non seulement sur moi, mais aussi sur mes amis vietnamiens en France. Je crois qu'il est inutile de rappeler ici son rôle prestigieux pour ma thèse, donc mes premiers remerciements vont à M. Prelorenzo.

Cette thèse ne pouvait aboutir sans M. Yannis Tsiomis, qui a accepté de prendre le relais comme directeur de thèse, en raison du départ à la retraite des écoles d'architecture de M. Prelorenzo, qui est demeuré toutefois mon « conseil scientifique » jusqu'à la soutenance. Les critiques scientifiques précieuses de M. Tsiomis et sa rigueur par rapport à la qualité de travail ont apporté un autre regard sur mon sujet et l'ont fait avancer de manière plus approfondie. Je tiens à exprimer ma gratitude sincère à M. Tsiomis.

Ce travail doit aussi à Mme. Christine Belmonte secrétaire du DEA : « projet architectural et urbain » et Mme. Catherine Alcouffe de l'Ecole doctorale VTT pour leur disponibilité et leurs conseils concernant les démarches administratives.

Je remercie Bertrand - Marie Phuong Nam, Juliette - Duy, Pierre-Olivier, en particulier Mme. Trimaille, pour leurs amitiés, la relecture et la correction des textes, et Cong Danh pour son aide au regard de l'iconographie.

Je remercie Suzel Brout pour son soutien déterminant et mes « compagnons d'arme » à l'agence AASB, Elisabeth, Leslie, Anne, Arnaud, et Elise pour leurs encouragements constants, ainsi que mes amis vietnamiens en France et au Vietnam : Long, Sa, Tinh et Thao, Son et Anh, Thang, Ha et Phuong, Chi, Co et Ngoai, Tri, Minh... présents à mes côtés pendant toutes ces belles années.

Cette thèse doit également à M. Christian Pédélahore, Phan Nguyen et sa famille, M. Tran The Thong, grâce auxquels j'ai pu venir en France il y a plus de dix ans.

Je tiens à exprimer ma gratitude à ma famille et à la famille de ma femme au Vietnam, mes parents, mes sœurs et frères, qui m'ont soutenu entièrement dès le début de mon aventure en France, mes sœurs et frères ayant pris soin mes parents pendant mes dix ans absences.

Cette thèse est dédiée à ma propre famille, ma femme My Giang et mon fils Xuan Khoi Noël Chit Bo Min, avec qui, j'ai partagé une vie parfois difficile pendant ces dernières années.

Table des matières

INTRODUCTION GENERALE

Problématique	p. 3
<i>Etat des recherches</i>	
<i>Vers notre définition de la notion de « villes de fondation »</i>	
<i>Elaboration d'une-typologie des « villes de fondation »</i>	
<i>Villes tertiaires du XXe siècle</i>	
Hypothèses	p. 20
Méthodologie	p. 23
Corpus	p. 24
Présentation du travail	p. 27

CHAPITRE I. PARCOURS HISTORIQUE

Introduction	p. 30
1. Les villes idéales grecques	p. 38
2. Les villes royales	p. 58
3. Les villes romaines	p. 124
4. Les villes coloniales européennes	p. 141
5. Les villes théoriques et imaginaires	p. 178
Conclusion	p. 219

CHAPITRE II. VILLES DE FONDATION AU XXe SIECLE

Partie A. Analyse de six villes de fondation

Introduction	p. 224
1. Brasilia	p. 228
2. Chandigarh	p. 260
3. La Grande - Motte	p. 289

4. Marne-La-Vallée	p. 317
5. Milton Keynes	p. 353
6. Magnitogorsk	p. 391

Partie B. Analyse comparative

Introduction	p. 423
1. Les lieux	p. 426
2. Les modèles	p. 438
3. Les acteurs et la fabrication de ville	p. 449
Conclusion	p. 461

CONCLUSION GENERALE	p. 465
----------------------------	--------

BIBLIOGRAPHIE	p. 472
----------------------	--------

INTRODUCTION GENERALE

Le champ général de cette thèse s'inscrit dans le domaine de l'urbanisme, plus précisément le phénomène des *villes de fondation*. Située entre les disciplines de l'histoire et de la théorie urbanistique, cette thèse vise à contribuer à la production de connaissances sur l'histoire de l'architecture et en particulier sur le rapport entre les modèles universels et la diversité culturelle¹. Dans un premier temps, elle s'attache à une question de base : comment les êtres humains fondent-ils des villes dans le contexte des civilisations différentes ? Cette question trouve son origine dans les réflexions professionnelles et intellectuelles d'un architecte vietnamien issu d'une civilisation agricole, mais vivant et exerçant dans des villes contemporaines fondées au XIXe siècle par les français, politiciens, urbanistes et ingénieurs, sous les signes d'une culture urbaine issue du bassin méditerranéen². On retrouve à la même époque des processus semblables mettant en jeu d'autres acteurs européens, au sein de plusieurs civilisations en Asie, en Afrique ou à une époque plus lointaine en Amérique. Si, à la faveur de la révolution industrielle, le colonialisme culturel « occidental »³ s'imposait, de gré ou de force, sur tous les continents, cela tend à démontrer que la ville est la meilleure alliée de l'occidentalisation du monde⁴. Par conséquent, dans un deuxième temps, on se demandera ce qui se passe pendant le XXe siècle lorsque l'industrialisation⁵ et la modernisation se répandent à l'ensemble des régimes politiques.

¹ Selon Fernand Braudel, jusqu'au XIXe siècle, la notion de *culture* n'est que le doublet de l'expression moderne de la notion de *civilisation* (créée en 1756 en France), par exemple, Hegel emploie indifféremment l'un ou l'autre. Au début du XXe siècle se trouvent des complications pour tenter de distinguer les deux. Si en Allemagne, en Pologne, en Russie la *culture* reste dominante, en France, au Etats-Unis et en Angleterre, c'est l'inverse. Une autre approche est utilisée par les anthropologues anglo-saxons, selon laquelle la *culture* désigne des sociétés primitives alors que la *civilisation* est réservée aux sociétés évoluées. Cependant, l'adjectif *culturel*, inventé en Allemagne en 1850, dont l'usage est si commode, désigne l'ensemble du contenu que recouvrent à la fois *civilisation* et *culture*. On dira d'une civilisation (ou d'une culture) qu'elle est un ensemble de *biens culturels*, que son logement géographique est une *aire culturelle*, son histoire une *histoire culturelle*, que les emprunts de civilisation à civilisation sont des *transferts culturels*, ceux-ci aussi bien matériels que spirituels. La différence entre les cultures primitives et les civilisations est l'absence ou la présence de villes, le signe extérieur le plus fort. Cf. BRAUDEL Fernand, *Grammaire des civilisations*, éd. Flammarion, Paris, (1987) 1993.

² Par exemple, Ernest Hébrard, architecte – urbaniste, est le « restaurateur de Spalato », le « reconstruteur de Salonique » mais aussi le « créateur de Dalat » - ville de montagne romantique au Vietnam (Cf. LAVEDAN Pierre, *Histoire de l'urbanisme. Antiquité – Moyen Age*, éd. Henri Laurens, Paris, 1926, l'Avant propos). Il est également l'auteur du Plan directeur de Hanoi (Cf. YIAKOUMIS Haris, YEROLYMPOS Alexandra, LODDIS Christian Pedelamore de, *Ernest Hébrard. 1875-1933. La vie illustrée d'un architecte de la Grèce à l'Indochine*, Athènes, 2001).

³ CHOAY Françoise, *Le règne et le modèle*, éd. du Seuil, Paris, 1996 (1980), p. 17.

⁴ Cf. LATOUCHE Serge, *L'Occidentalisation du monde*, éd. La Découverte, Paris, 1989. Certains chercheurs dénoncent le binôme géopolitique d'Occident-Orient comme le produit de l'idéologie colonialiste européenne. Edward Saïd accuse l'orientalisme de n'être qu'un style occidental dominateur, restructurant et qui amène à une suprématie sur le reste (Cf. *L'Orientalisme. L'Orient créé par l'Occident*, éd. du Seuil, Paris, 2005 (première édition en anglais, 1978), tandis que selon Conrad Phillip, les occidentaux tentent de réinterpréter la culture originale à leur image, ignorant le fait que les modèles culturels créés ne sont pas appropriés en dehors de la civilisation occidentale. (Cf. *Window on Humanity*, éd. McGraw-Hil, New York, 2005). Dans notre travail, les civilisations se situent selon un terme géographique neutre : les continents.

⁵ Par exemple, Marcel Roncayolo estime que l'urbanisation, dont la fondation des villes, ne se développe qu'en deux phases : classique et industrielle. Cf. RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*, éd. Gallimard, Paris, 1990.

Problématique

Dans l'histoire des civilisations, les *villes de fondation* ne sont pas un phénomène exceptionnel⁶. Au contraire, elles sont apparues régulièrement, avec des rôles importants à toutes les étapes de l'évolution humaine, comme une alternative aux autres formes de villes, les villes stratifiées, à la formation progressive dans des temporalités indéfinies. Les racines de ce phénomène de ville remontent même à une époque très lointaine, comme en témoignent les cités royales fondées en Mésopotamie, dès les premières heures de la « révolution urbaine ». L'histoire universelle est, pour Oswald Spengler, l'histoire des villes⁷. Selon Pierre Pinon⁸, à la recherche de l'antiquité des villes, la conscience de « *deux processus possibles pouvant expliquer les formes urbaines* », dont celui des *villes de fondation*, a été prise par les intellectuels européens depuis la Renaissance : les humanistes, d'Elie Vinet (1565) à Quatremère de Quincy (1832), en passant par les pionniers de l'histoire moderne de l'urbanisme à partir du milieu du XIXe siècle : Pierre Landry, Albert Lenoir, F. de Vemeuilh et Léonce Reynaud. Cependant, c'est avec la genèse d'une nouvelle discipline scientifique et artistique - l'*urbanisme* - née dans la fumée de la révolution industrielle⁹, que ce phénomène universel des *villes de fondation* suscite une attention considérable dans les recherches d'histoire de la ville et les études de théories urbaines à partir de la fin du XIXe siècle en Europe. Elles sont réalisées selon des points de vue complémentaires, voire contradictoires, et menées par des auteurs pluridisciplinaires (les praticiens : architectes, urbanistes, administrateurs ; les théoriciens : historiens, professeurs, journalistes) dans les pays précurseurs du domaine de l'urbanisme.

⁶ Le phénomène urbain que constitue les *villes de fondation* peut prendre des appellations différentes selon les pays et les époques, par exemple, dans la langue française on trouvera des termes différents : « bastide » dans le sud-est de la France, « ville neuve » du XVIIe au XIXe siècle, et de nos jours « ville nouvelle ». En anglais, on trouvera : « new town », « city planned », « designed city » ... Mais c'est toujours le même processus: concevoir et réaliser la totalité d'une structure urbaine. En ce sens, il y a une différence de nature avec la ville stratifiée qui procède du collage, de l'intégration de nouvelles parties à un ensemble déjà là. Alors que, la *ville de fondation* est pensée dans un même temps dans toutes ses parties et ses relations par un projet complet au moment de sa genèse. Ce travail n'ai pas cherché à mettre à jour les différenciations sémantiques et symboliques entre *ville de fondation* et « ville nouvelle », car si ce terme domine actuellement, de notre point de vue, il privilégie davantage une différenciation linguistique que fondamentale, alors que celui de *ville de fondation* privilégie les modes de conception.

⁷ Cf., SPENGLER Oswald (traduit de l'allemand par M. Tazerout), *Le déclin de l'Occident : esquisse d'une morphologie de l'histoire universelle*, Tom 1, 2, éd. Gallimard, Paris, 1948.

⁸ PINON Pierre, « La notion de ville neuve planifiée et l'historiographie de l'urbanisme », in *Autour de la ville Napoléon*, colloque de La Roche-sur-Yon, éd. Presses Universitaires de Rennes, 2006, pp. 31-37.

⁹ Ildefonso Cerdá (ingénieur et architecte espagnol, 1815 - 1876) dans son ouvrage de *La Teoria general de la urbanizacion* (Madrid, 1867) a inventé le mot *urbanisme - urbanizacion*, a tenté pour la première fois de donner à l'aménagement concerté de l'espace le statut de science, et a dégagé le premier la problématique du logement et de la circulation dans les villes de l'ère industrielle (Cf., CHOAY Françoise, *Le règle et le modèle*, Paris, 1996). Pourtant, ce terme d'*urbanisme* vient de la notion d'*urbs*, en latin qui signifie « la ville », utilisé durant l'antiquité romaine pour symboliser « la ville d'entre toutes les villes », Rome, la ville-mère - le modèle idéal pour les colonies romaines.

- Selon G. Bardet (*L'Urbanisme*, P.U.F., Paris, 1959) le mot *urbanisme* semble être apparu pour la première fois en 1910 dans le *Bulletin de la Société géographique de Neufchâtel* sous la plume de P. Clerget. *La Société française des architectes - urbanistes* a été fondée en 1914 sous la présidence d'Eugène Hénard. *L'Institut d'urbanisme* de l'Université de Paris a été créé en 1924. L'urbanisme n'est enseigné à l'École des Beaux-arts de Paris que depuis 1953, par A. Gutton, et seulement dans le « cadre de la théorie de l'architecture » (Cf., CHOAY Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthropologie*, Paris, 1965). En Allemagne, un traité d'urbanisme est publié en 1876, la première revue d'urbanisme, *Städtebau*, paraît en 1903 (Cf., GRUDET Isabelle, *L'Histoire de l'urbanisme de Pierre Lavedan de 1919 à 1955 : entre savoir et action*, Université de Paris 8, thèse de doctorat en Architecture, 2005). En Angleterre, *the Town planning Institute* est fondé en 1913, dont Patrick Geddes est membre fondateur. On peut voir également la définition de l'*urbanisme* dans CHOAY Françoise, MERLIN Pierre, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, éd. PUF, Paris, 2005).

Etat des recherches

Tout d'abord, il paraît important d'établir un inventaire de ces recherches à travers certains travaux significatifs, ce qui nous permet d'extraire et de mettre en lumière des réflexions sur la *ville de fondation*, en tant que terme d'urbanisme et processus créatif. Il permet également de dégager les terminologies existantes au regard de la définition et des attributs de ce phénomène, en vue de l'appréhender en diverses facettes. Ces travaux sont effectués à partir d'un corpus de villes formées soit par une civilisation (ex : les villes grecques), soit à une époque par plusieurs civilisations (ex : les villes coloniales européennes), soit sur plusieurs époques (ex : les villes royales). Suivant les divers champs de la recherche, on peut appréhender différemment les *villes de fondation*. Soit elles sont mises en confrontation avec l'autre phénomène, la ville stratifiée, dans le cadre de recherches historiques concernant la morphologie urbaine et les études théoriques pour les modèles de la ville. Soit elles sont choisies, dans les recherches sur l'évolution universelle de la ville, en tant que modèles urbains significatifs des diverses époques. Soit, enfin, elles sont l'objet primordial dans le cadre des études d'aménagement du territoire ou de la géographie urbaine. Cependant, il manque encore des travaux prenant les *villes de fondation* comme sujet central, ou mettant en confrontation les *villes de fondation* entre-elles, quelque soit leur fonction, leur période historique, leur aire géographique, selon une structure commune, qui permettent de théoriser et d'approfondir ce phénomène universel.

C'est d'abord dans les études mettant en confrontation les *villes de fondation* et les *villes stratifiées* que l'on trouve en abondance les terminologies concernant les *villes de fondation*. D'abord, dans l'univers germanique, suite aux premiers essais théoriques à la fin du XIXe siècle des architectes Camillo Sitte (*l'Art de bâtir les villes*, 1889, traduction en français en 1902) et Joseph Stübben (*La construction des villes*, 1889, traduction en français en 1895), les historiens allemands multiplient les travaux sur la morphologie urbaine, en prenant divers corpus de la ville existante. Johannes Fritz (1894) différencie les villes allemandes selon deux notions : la « régularité » et l'« irrégularité » pour les formes urbaines ; et la « *fondation simple* » ou « *multiple* » pour les deux processus. Albert-Erich Brinckmann (1908), qui limite son travail aux villes médiévales européennes, oppose les villes qui se sont « développées » à celles qui ont été « aménagées ». Felix Genzmer (1911) tente de reconstituer l'histoire de la ville depuis Babylone en opposant la « *ville aménagée à partir d'un plan* » à la « *ville élaborée à partir de l'histoire* ». Tandis qu'à propos des cités grecques, Armin von Gerkan (1924) distingue nettement deux processus : la cité qui résulte d'« une évolution lente », d'une extension progressive, et la cité créée par l'« acte décidé d'un fondateur », qu'il s'agisse du groupement de plusieurs agglomérations préexistantes ou de l'établissement *ex-nihilo* d'une colonie¹⁰.

Dans la même direction, Pierre Lavedan publie entre 1926 et 1955 une série de huit ouvrages sur l'histoire universelle de l'urbanisme, dont chacun englobe une époque : depuis l'antiquité jusqu'à la première moitié du XXe siècle. L'auteur distingue également la formation des villes selon un binôme de la morphologie, du processus et des acteurs. « *On peut sans doute [...] diviser les villes en deux catégories, les villes spontanées, nées du hasard et qui ont grandi peu à peu, et les villes artificielles, créées en un jour par la volonté d'un homme. Les premières ont abandonné au sort ou à la nature le soin de grouper les éléments qui les constituent autour de l'élément générateur. Les autres ont été construites suivant un plan arrêté d'avance* »¹¹. S'intéressant particulièrement aux « *villes artificielles* », Pierre Lavedan dégage les attributs de ce phénomène de ville. Il place la genèse de celles-ci au sein d'une

¹⁰ Cité in MARTIN Roland, *L'Urbanisme dans la Grèce antique*, éd. A. & J. Picard & Cie, Paris, 1956, p. 38.

¹¹ LAVEDAN Pierre, *Qu'est-ce que l'urbanisme ? Introduction à l'histoire de l'urbanisme*, éd. Henri Laurens, Paris, 1926, pp. 5-6.

circonstance concrète, notamment un auteur-fondateur, et insiste sur l'acte volontaire de celui-ci. Ces villes présentent « *l'objet propre de l'architecture urbaine, œuvre de beauté pas toujours, mais œuvre de l'art, c'est-à-dire du génie humain conscient de son dessein* »¹². Et ce fait est clair : « *il y a ville quand l'homme domine la nature et réussit à s'en affranchir. La ville est ce qui échappe à son milieu physique* »¹³. Le chercheur clarifie les différentes figures de l'auteur au fil du temps, aussi selon un binôme. C'est d'abord, à l'Antiquité et au Moyen Age, un hygiéniste – artiste. Ensuite, il fait place à un binôme constitué d'« *animateurs* » - les auteurs au pouvoir (par exemple, le cardinal de Richelieu, Jean – Baptiste Colbert, Louis XIV) – et d'« *exécutants* » - les auteurs d'artistes (tels que Louis le Vau, Jacques-François Blondel, André Le Nôtre et Vauban) – à la Renaissance et dans les Temps modernes. Cette hiérarchie est maintenue à l'Époque contemporaine avec des profils dans lesquels la notion d'artiste est effacée. Pour Isabelle Grudet, le choix des termes d'animateurs et d'exécutants indique une vision fortement hiérarchisée des rapports entre deux types d'acteurs, les politiques et les praticiens. Le terme d'exécutant paraît peu flatteur pour les architectes et laisse planer un doute sur leur participation active aux débats, ce qui est en parfait décalage avec les activités de théoricien de Jacques-François Blondel par exemple¹⁴ (mais nous nous apercevons que ce binôme se trouve toujours dans la création des *villes de fondation*, après la Deuxième guerre mondiale). Pierre Lavedan confirme également deux modèles de forme essentiels pour les « *villes artificielles* » : le plan « *en tracé orthogonal* » (comme Montpazier, Salt Lake City et La Plata) et le plan « *en tracé radio-concentrique* » (comme Canberra), « *auxquels s'ajoute le refus systématique de toute géométrie du plan à tracé souple* » (comme Norris). Par rapport au site, « *une ville bâtie sur une croisée de routes à angle droit tendait à un plan en échiquier, une ville de presqu'île ou de colline à un plan radio-concentrique* »¹⁵. Cependant, le choix du modèle est mis au sein d'un concept d'historicité, que le chercheur désigne comme les « *modes de pensées* » des civilisations. Le plan « *radio-concentrique* » est un progrès, correspondant aux civilisations élevées. À l'inverse, le plan « *régulier* » correspond aux civilisations plus rudimentaires, comme celles de l'époque préhistorique¹⁶. Cependant, Pierre Lavedan s'interroge sur l'acte de naissance et le contexte de la genèse : « *Nous avons pu constater qu'en pratique il était souvent fort difficile de saisir à l'état pur le phénomène de création. Réserverons-nous le titre aux villes qui sont nées d'un acte conscient de la volonté humaine ? Mais à quel moment considérer cet acte, quand il y a eu successivement un château, un monastère, un village, une ville... ?* »¹⁷.

En vue de formuler les doctrines d'urbanisme comme nouveaux modèles universels pour les intérêts professionnels, Le Corbusier confirme également deux processus dans l'*Urbanisme* (1925) : « *la structure des villes nous révèle deux sortes d'événements : l'assemblage progressif, hasardeux, avec son phénomène de stratification lente, de façon échelonnée, puis sa force centrifuge, attirance violente, ruée, cohue. Ce fut Rome, comme c'est Paris, Londres ou Berlin. Ou alors : la construction des villes, née d'un programme, d'une volonté, d'une science acquise ; c'est Pékin ou ce sont les villes fortes de la Renaissance (Palmanova) ou ce sont les cités colonisatrices des Romains érigées au cœur des pays barbares* »¹⁸. Dans l'« *Esprit Nouveau* » de la « *Ville contemporaine* » et du « *plan Voisin* », pour résoudre les problèmes des villes de l'ère industrielle, les « *villes neuves créées de toutes pièces* », terme que proposé par l'architecte, doivent découler d'un « *programme* », d'une « *science* ». Mais pour lui, les *villes royales*, les *villes romaines* et les *villes idéales* de

¹² *Ibid.*, pp. 4-5.

¹³ LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes* (Conclusion), éd. Gallimard, Paris, 1936, p. 318.

¹⁴ Cf., GRUDET Isabelle, *op. cit.*, l'Introduction générale.

¹⁵ LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes, op.cit.*, pp. 94-113.

¹⁶ Cf., GRUDET Isabelle, *op. cit.*, chapitre 5 : « Antiquité – Moyen Age ».

¹⁷ LAVEDAN Pierre, *Histoire de l'urbanisme. Antiquité – Moyen Age*, éd. Henri Laurens, Paris, 1926, p. 92.

¹⁸ LE CORBUSIER, *Urbanisme*, éd. Arthaud, Paris, 1980 (1925), pp. 84-85.

la Renaissance sont aussi des types référentiels importants à la conception du modèle des *villes de fondation* du XXe siècle. Car elles sont créées selon l'« *ordre géométrique et rectiligne* », établi par une « *volonté* » forte et claire : « *nous regardons avec enthousiasme l'ordonnance claire de Babylone et nous saluons l'esprit lucide de Louis XIV ; nous marquons cette date d'un jalon et estimons que le Grand Roy fut, depuis les Romains, le premier urbaniste d'Occident* »¹⁹.

Dans les études sur l'évolution universelle de la ville, prenant les *villes de fondation* comme modèles urbains significatifs, il faut citer ici deux travaux importants et complémentaires, qui nous propose un voyage à l'échelle planétaire, de la « révolution urbaine » à la création urbaine contemporaine. Lewis Mumford, en donnant au problème de la ville toutes ses dimensions culturelles et historiques et en se refusant de l'enfermer dans un cadre seulement technique, nourrit et étaye la *Cité à travers l'histoire* (1961, traduction en française en même année) par un contact direct, une connaissance approfondie de la réalité urbaine contemporaine, ainsi que par une triple activité dans la planification urbaine (praticien, journaliste et chercheur)²⁰. Dans cet ouvrage, qui a pour but de déterminer la structure et le rôle de la cité comme représentation symbolique du monde, à travers une analyse doctrinale de tous les aspects quotidiens de ce monde sous la forme de la cité²¹, apparaissent les *villes de fondation* dans toutes les civilisations au long de l'histoire. Cependant, ce monde exclut encore de vastes territoires à étudier : l'Amérique latine et l'Espagne, la Palestine, l'Europe de l'Est, la Russie et l'ex-URSS, l'Asie, l'Afrique noire. En revanche, Leonardo Benevolo, avec son ouvrage *Histoire de la ville* (1975, traduction en français en 1983), ne prend que le progrès de la civilisation, de l'époque préhistorique à notre jour, comme le fondement d'une analyse approfondie sur les formes matérielles de la ville. Celle-ci s'appuie sur une documentation iconographique dense et remarquable (des plans, des maquettes, des textes théoriques et doctrinaux) et offre un panorama de l'histoire du milieu bâti, qui appréhende la naissance et la transformation de l'environnement urbain en Europe et au Proche-Orient, mais ne prend en considération les mutations relatives aux régions du globe – l'Extrême-Orient, l'Afrique, l'Amérique – que dans leurs rapports avec les mutations européennes : il décrit les indigènes rencontrés par les européens et les villes construites à la suite de la colonisation et l'hégémonie mondiale de l'Europe²². En outre, ce travail ignore complètement les villes asiatiques, africaines noires et précolombiennes avant l'arrivée des Européens, ainsi que celles de l'Europe de l'Est, de la Russie et de l'ex-URSS.

Dans ces deux travaux fondamentaux, apparaissent certaines réflexions qui suggèrent le terme de *ville de fondation*. Par exemple, pour les villes du Moyen Age, « *leur forme définitive a souvent été fixée, une fois pour toutes, au moment de leur fondation* » selon « *une chaîne de décisions successives ou qu'elle soit le résultat d'une seule décision initiale* »²³. Si les auteurs oublient de proposer une terminologie théorisée dédiée à ce phénomène de ville, ces travaux « encyclopédiques » nous offrent cependant deux grands avantages. On peut appréhender les attributs du processus de fondation, de telle ville à telle ville, et on peut extraire une typologie essentielle de la *ville de fondation* ; par exemple, on peut établir diverses types de villes selon leur fonction : les *villes royales* (des cités pharaoniques à Versailles en passant par Pékin), les *villes coloniales* (des *polis* grecs aux villes fondées par les Européens dans le reste du monde,... en passant par les colonies romaines), les *villes patronales* (des *cités industrielles*

¹⁹ *Ibid.*, p. 37.

²⁰ CHOAY Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*, éd. du Seuil, Paris, 1979, p. 358.

²¹ MUMFORD Lewis, *La cité à travers l'histoire* (traduit de l'américain par Guy et Gérard Durand), éd. du Seuil, Paris, 1964, p. 7.

²² BENEVOLO Leonardo (traduit de l'italien par Catherine Peyre), *Histoire de la ville*, éd. Parenthèses, Marseille, 1983, p. 7.

²³ *Ibid.*, p. 250.

aux *cités idéales progressistes*), les *villes tertiaires* (des *New Towns* anglaises aux Villes Nouvelles françaises en passant par les *villes théoriques*, comme celles de Le Corbusier) et les *villes capitales* modernes (de Washington à Brasilia, en passant par Chandigarh). On peut aussi établir divers types de la *ville de fondation* selon la civilisation à laquelle elles appartiennent : les *villes grecques*, les *villes romaines*, etc.

Dans les études d'aménagement du territoire ou de géographie urbaine où les *villes de fondation* sont l'objet primordial, il est montré que c'est dans le contexte de l'industrialisation (en particulier de la modernisation de l'économie et de la planification du territoire mise en place dans tous les pays après la Seconde guerre mondiale et dans lequel se multiplient les *villes de fondation*), que le terme de « *ville nouvelle* »²⁴ en France, ou de « *new town* »²⁵ dans le monde anglophone, s'impose littéralement dans le milieu de la recherche en tant que définition générale de ce phénomène universel de ville. Mais « *cette notion de ville nouvelle est ambiguë* », reconnaît Pierre Merlin, l'un des chercheurs principaux sur les « *villes nouvelles* » du XXe siècle en France et dans les pays étrangers. Cette hésitation se voit dans son œuvre, depuis les années 1960, période où les Villes Nouvelles posent leurs premières pierres : « *Le concept de villes nouvelles a fait son chemin depuis l'époque — la fin du XIXe siècle — où Ebenezer Howard proposa, le premier, la réalisation de « garden cities » en Angleterre. Mais cette notion de ville nouvelle est ambiguë. Il n'y a pas beaucoup de points communs entre Brasilia et Tapiola, entre les « new communities » américaines et les nouveaux quartiers de la banlieue de Stockholm, entre les « new towns » anglaises et les villes nouvelles hongroises. Les différences tiennent à beaucoup de raisons. Elles sont d'ordre urbanistique — taille des villes, groupement, localisation, aménagement interne, types d'habitat prédominant, etc. —, social — classes de population, intégration ou non à une région urbaine... —, administratif — nature du maître d'ouvrage, rapport avec les collectivités locales... —, financières, etc. Mais plus encore que ces caractères différents, ce qui frappe c'est la diversité des objectifs et des principes qui ont présidé à la conception de ces villes nouvelles* »²⁶.

Cependant, Pierre Merlin essaie de théoriser cette notion, à travers des créations du passé et du présent: « *Ce n'est qu'un paradoxe apparent d'affirmer qu'il y a eu, à toutes les époques d'urbanisation, des villes nouvelles, c'est-à-dire des villes fondées sur une base volontaire et planifiée : Naples (Nea polis : nouvelle ville), Aigues-mortes (Saint Louis), Versailles (Louis XIV), La Roche-sur-Yon (Napoléon 1^{er}) n'en constituent que quelques exemples. Même au cours de ce siècle, le concept de ville nouvelle a beaucoup évolué depuis qu'Ebenezer Howard proposa, le premier, la réalisation de « garden-cities » en Angleterre. On en a réalisé, essentiellement à des fins d'industrialisation de zones rurales à développer, plus de 1.000 en URSS, puis en Europe de l'Est. Londres, puis toute la Grande-Bretagne, s'en sont dotées depuis la dernière guerre, tandis que le même nom était donné aux quartiers nouveaux de Stockholm ou d'Amsterdam, et que de nouvelles capitales s'érigeaient soit pour des Etats fédéraux (Ankara, Canberra, Brasilia, Islamabad), soit pour des Etats membres de fédérations (Chandigarh, Bhubaneswar en Inde, La Plata en Argentine...) »²⁷.*

²⁴ Les villes françaises sont fondées dans cette période, nommées aussi les Villes Nouvelles comme leurs propres noms, comme dans le passé les Villes Neuves (les bastides) ont désigné les villes fondées pendant l'époque du Classicisme. Cf., Antoine de Roux, *Villes neuves. Urbanisme classique*, Paris, 1997.

²⁵ Née officiellement par le *New Towns Act* en 1946, elles constituent un élément essentiel de l'aménagement du territoire en Grande-Bretagne, notamment les plans concernant le Grand Londres. Pour le monde anglophone, il existe également d'autres termes : *new community*, *planned community* ou *planned city*.

²⁶ MERLIN Pierre, *Les villes nouvelles*, éd. PUF, Paris, 1972 (1969), p. 7.

²⁷ MERLIN Pierre, *L'aménagement de la région parisienne et les villes nouvelles. Notes et études documentaires*, éd. La documentation française, 1982, p. 89.

Plus tard, Pierre Merlin propose une définition théorique de la « *ville nouvelle* » : c'est « *la ville planifiée dont la création a été décidée par voie administrative, en général dans le cadre d'une politique d'aménagement régional* ». Mais le doute persiste, « *en fait, l'expression de ville nouvelle recouvre aujourd'hui des réalités très diverses. Même le caractère récent n'est pas constant : il y a eut des villes nouvelles dès l'Antiquité (Naples ou La Napoule : Nea Polis) et à toutes les époques (Aigues-Mortes créée par Saint Louis ; les bastides de la guerre de Cent Ans ; Versailles, La Roche-sur-Yon, etc.)* »²⁸. La notion « *planifiée* » (organisée selon un plan, *Le Robert*) est équivalente à « *un plan arrêté d'avance* » proposé par Pierre Lavedan ou à « *un programme* » proposé par Le Corbusier.

Vers notre définition de la notion de « *villes de fondation* »

Si le concept de « *ville nouvelle* » a fait son chemin depuis l'invention des *garden cities*, qui sont d'ailleurs difficiles à définir (une ville complète ou une seule partie ?), il n'est pas certain que la « *ville nouvelle* » dans l'histoire ait été décidée seulement par la « *voie administrative* », ou même dans le cadre « *d'une politique d'aménagement régional* ». Car ces critères sont effectivement les outils de la planification étatique du XXe siècle²⁹, bien que l'histoire ait vu la création du réseau immense et efficace des routes, des aqueducs et des colonies romaines, ou encore du grand projet de « *Land Ordonnance 1785* » que Thomas Jefferson proposa aux Etats-Unis³⁰, en passant par celui des *Villes Neuves* du classicisme français³¹. De plus, ces critères ne s'appliquent pas systématiquement non plus à l'égard de la « *ville nouvelle* » du XXe siècle, notamment les villes fondées sous le signe emblématique (ex : Brasilia). Ils ne s'appliquent pas non plus dans les pays à économie planifiée, comme les pays de l'ex-URSS, où les *villes nouvelles* apparaissent dans le cadre d'une planification sectorielle (et non globale), à l'échelle nationale et régionale. Par exemple, Magnitogorsk, ville de l'industrie lourde aux confins de la Sibérie, est l'enfant de la doctrine de superindustrialisation de Staline, et Akademgorodok, la ville des sciences appliquées et des technologies, créée à l'initiative de l'académicien Mikhaïl Lavrentiev, est le fruit de la politique de déstalinisation de Nikita Khrouchtchev. Quant à Shenzhen, elle est le laboratoire d'ouverture de Deng Xiaoping vers le capitalisme pour la Chine communiste et isolée. Concernant Brasilia de Juscelino Kubitschek, elle ne sera pas, dans le cas qui nous intéresse, la résultante de la planification régionale, mais la cause : c'est sa fondation qui donnera naissance ultérieurement au développement planifié de la région, selon Lucio Costa³². C'est aussi le cas de Chandigarh de Jawaharlal Nehru, créée dans le contexte urgent de l'indépendance et de la séparation du sous-continent indien en 1947. La fondation des villes capitales à l'époque moderne porte également sur d'autres mesures importantes concernant le pouvoir : la sécurité du régime que le fonctionnement des villes existantes « *spontanées* » n'assure plus ; l'échappement aux grandes villes puissantes ; le symbole idéologique comme l'identité nationale ou la

²⁸ CHOAY Françoise, MERLIN Pierre, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, éd. PUF, Paris, 2005, p. 944.

²⁹ *Ibid.*, pp. 40-45. Au niveau de la ville même, le plan d'aménagement de la ville au 1/2000^e a été institué pour la première fois en Suède en 1874, suivi par la Prusse en 1875, la Hollande en 1901, la Grande-Bretagne en 1909, la France en 1919 (loi Cordunet). Cf., LAVEDAN Pierre, *op.cit.*

³⁰ CF., MAUMI Catherine, *Thomas Jefferson et le projet du Nouveau Monde*, éd. de la Villette, Paris, 2007.

³¹ Selon Antoine de ROUX, entre 1500 et 1700, même si la population urbaine française a pratiquement doublé, le moteur de la création des *villes neuves* (le nom propre des villes de fondation créées en France pendant le Classicisme) a rarement été la conséquence de la pression démographique. Les *villes neuves* ont été voulues, dans la majorité des cas, par le pouvoir royal dans le cadre de politique globale. ROUX Antoine de, *op. cit.*, p. 7.

³² « Le mémoire descriptif du Plan-Pilote de Brasilia », in HERBERT Jean-Loup (coordination, préface et notes), *Lucio Costa, XXe siècle brésilien. Témoin et Acteur*, éd. Publications de l'université de Saint Etienne, Saint Etienne, 2001.

modernisation, en rejetant notamment l'héritage coloniale³³. Citons ici Versailles et Paris ; Washington et Philadelphie, New York ; Canberra et Melbourne, Sydney ; Ottawa et Vancouver, Montréal ; Islamabad et Karachi, Lahore ; Brasilia et Sao Paulo, Rio de Janeiro ; Ankara et Istanbul ; Dodoma et Dar es Salaam ; Abuja et Lagos ; ou plus récemment citons Naypyidaw et Rangoon ; Putrajaya et Kuala Lumpur ; Dae-Jeon et Séoul. En dehors de la « nouveauté », le terme de « *ville nouvelle* », ou « *new town* », formule son statut théorique dans la naissance de la discipline d'urbanisme moderne, basée sur le rapport entre la ville et la planification territoriale, même si ce terme est aussi fortement attaché à l'image des villes créées au XXe siècle.

C'est dans un essai de géographie urbaine qui analyse *La ville et ses territoires* à travers trois aspects (pratiques, appartenances et pouvoirs), que Marcel Roncayolo utilise, semble-t-il pour la première fois, le terme de *ville de fondation*³⁴. Mais celui-ci se limite à désigner exclusivement les villes fondées avant le XXe siècle. De plus, en rappelant également les terminologies en binôme « régulier (géométrique)/irrégulier », « naturel (ou spontané)/planifié », « plan en damier/plan en radioconcentrique », l'auteur n'insiste que sur le rapport entre les acteurs, qui sont les régimes politiques au lieu d'un fondateur (tels que les despotes éclairés, les monarchies absolues, le capitalisme mercantile...), et les modèles réguliers, « synonyme de planification » (tel que le plan en damier comme les villes coloniales : de la Sicile grecque aux villes américaines, en passant par les cités ouvrières, et le plan radioconcentrique : les villes renaissantes et baroques). Ces modèles sont considérés « comme le plan ordonné par excellence, celui qui traduit l'action d'une autorité centrale – propriétaire ou pouvoir politique – capable d'imposer la régularité du schéma, sa cohérence. Il caractériserait les villes de fondation face aux villes « spontanées »³⁵.

Dans cet état de l'art, il est nécessaire de faire apparaître l'existence du terme de *ville de fondation* comme l'objet de recherche central, ainsi que de proposer des études plus approfondies sur ce phénomène universel de ville, qui se produit, comme on a pu l'apercevoir, dans toutes les civilisations et à toutes les époques. Concernant le rapport entre les modèles universels et la diversité culturelle, notre travail propose une approche en trois dimensions, liées par un rapport dialectique. La première dimension est la définition théorique du terme, qui peut s'appliquer à toutes les formes de *ville de fondation*. La deuxième dimension est la détermination de tous les types de *villes de fondation*. Enfin, la troisième dimension est la recherche d'une structure commune qui préside au processus de fabrication des *villes de fondation*.

Cette thèse se propose donc d'étudier le lien existant entre les lieux et les sites naturels d'une part, entre les lieux et les modèles de cité de l'autre. Le contexte qui sera analysé est celui des *villes de fondation*, c'est-à-dire des villes planifiées et créées en un temps court, constituées d'emblée dans la totalité de leurs dimensions tout au moins dans leur phase de conception, résultant de modèles formels complets, et le plus souvent engendrées par un pouvoir centralisé ou un système de décision concentré.

³³ VALE Lawrence J., *Architecture, Power, and national identity*, éd. Yale University Press, New Haven - London, 1992.

³⁴ Selon Laurent Vidal (in *De Nova Lisboa à Brasilia: L'invention d'une capitale*, Paris, 2002), le terme de *ville de fondation* vient de Marcel Roncayolo dans son ouvrage *La ville et ses territoires*, publié pour la première fois en 1978 (puis en 1988, 1990). Ce terme est utilisé par Claude Prelorenzo et Antoine Picon pour désigner La Grande - Motte (in *L'aventure du balnéaire, La Grande Motte de Jean Balladur*, Marseille, 1999), ainsi que par Rémi Papillault à Chandigarh (in *Portrait de ville, Chandigarh*, Paris, 2007).

³⁵ RONCAYOLO Marcel, *op. cit.*, p. 95.

Elaboration d'une typologie des « villes de fondation »

La fabrication des *villes de fondation* est un processus complexe qui n'appartient pas à une seule catégorie d'acteurs, même les pouvoirs forts, mais aussi à l'évolution de la société, de gré ou de force, aux groupes de pression, aux conjonctures, aux techniques disponibles, aux conditions climatiques et géographiques, etc. Cependant, l'acte de « fondation », comme la conception du choix du modèle ou la perception du site, découle en premier lieu de la volonté, de la conscience de l'être humain, et répond aux objectifs précis présumés de la société. Si le temps s'arrête temporairement au moment où la ville créée prend son existence sous la forme de son modèle formel complet, elle apparaît donc comme un produit humain parfait ni passé ni futur. Là, le terme de *ville de fondation* nous apporte une connotation importante : elle s'inscrit dans le cadre de la *ville idéale*, qu'elle soit réalisée ou produit purement théorique et imaginaire. En effet, la ville idéale est présente dans toutes les civilisations depuis l'antiquité. Elle est le phénomène par lequel les êtres humains expriment toujours leurs rêves, leurs philosophies sur les environnements de vie, sur les rapports humains, sur les organisations de la société, c'est-à-dire un modèle de cité qui concentre la forme et le fonctionnement. Avant d'aborder la fabrication des *villes de fondation* importantes qui sont réalisées dans l'histoire et celles créées au XXe siècle, qui est notre sujet principal, il est important de présenter un panorama des *villes théoriques et imaginaires*. Celles-ci peuvent être comprises comme un type de *ville de fondation* proprement dite, mais aussi en tant qu'outil référentiel d'imagination pour la conception des villes.

D'abord, c'est dans le cadre des cités-états grecques – les *polis*³⁶ – que les philosophes, dont Platon (avec *La République*, Aristote avec *Politique*), et les praticiens de la ville, dont Hippodamos, définissent un monde parfait, encadré par un modèle spatial, sociale et politique imaginaire, reconnu aujourd'hui sous le terme de « *ville idéale* ». Dans le champ scientifique, Hippocrate, dans son « *De l'air, de l'eau et des lieux* », apporte d'autres aspects de la ville idéale : les principes pour choisir un site parfait à la fondation d'une nouvelle *polis*. La ville idéale se trouve également dans les philosophies religieuses, tel que le christianisme : de la Tour de Babel à La Cité de Dieu en passant par la Nouvelle Jérusalem. Pendant la Renaissance, la ville idéale grecque et romaine antique renaît dans le cadre des travaux menés par les humanistes et architectes italiens, et ensuite européens, à la fois en imagination et en réalisation exemplaire (comme Palmanova, citée plus haut par Le Corbusier). C'est aussi au sein de la culture de la Renaissance que le « *discours fondateur d'espace bâtis et à bâtir* » est théorisé pour la première fois, à travers deux ouvrages contrastants : le « traité » de Léon Baptiste Alberti³⁷ et l'« utopie » de Thomas More. « *L'un, élaboré par les traités d'architecture, consiste dans l'application de principes et de règles. L'autre, du à l'utopie, consiste dans la reproduction de modèles. Ces deux procédures, la règle et le modèle, correspondraient à deux attitudes fondamentalement différentes en face du projet bâtisseur et du monde édifié* »³⁸.

Cependant, c'est dans le contexte de la genèse de l'*urbanisme* et de la critique des villes industrialisées que les *villes théoriques et imaginaires* s'épanouissent quantitativement, diversement, en tant que modèles (outils de conception et objets de recherche), pendant les deux derniers siècles. Françoise Choay, avec l'*Urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*, distingue les théories et doctrines urbaines (proposées par les historiens, économistes,

³⁶ Le mot « cité » vient du latin *civitas*, également l'origine étymologique du mot « civilisation ». Le mot grec *polis*, désigne, lui, une communauté - à la fois cité et territoire – politique et religieuse : son sens premier « n'est pas dans les pierres, mais dans les hommes (Roberto Lopez). Cf. VERCELLONI Virgilio, *La Cité idéale en Occident*, Paris, éd. du Félin, 1996.

³⁷ En reprenant le traité d'*De Architectura* (en français *Au sujet de l'Architecture*) de l'architecte romain Vitruve.

³⁸ CHOAY Françoise, *Le règle et le modèle*, op. cit., p. 22.

politiques au XIXe siècle, et par les architectes, urbanistes au XXe siècle, en Europe), selon « deux types de projections spatiales, d'image de la ville future, que nous appellerons désormais des « modèles ». Par ce terme, nous entendons souligner à la fois la valeur exemplaire des constructions proposées et leur caractère reproductif. Alors chez les *modèles culturalistes*, l'*esthétique*, le *passé* et le *groupement humain* jouent le rôle que jouent le *futur*, l'*hygiène*, l'*individu humain*, et en suite la *modernité* et l'*universel* chez les *modèles progressistes*³⁹. Si pour ces derniers, l'analyse rationnelle va permettre la détermination d'un ordre-type, susceptible de s'appliquer à n'importe quel groupement humain, en n'importe quel temps, en n'importe quel lieu, pour les *modèles culturalistes*, l'irrégularité, l'asymétrie et les particularités du sites sont la marque d'un ordre organique, inspiré par la puissance créatrice de la vie, dont l'expression la plus élevée est donnée par l'intelligence humaine⁴⁰. L'autre anthologie est *Penser la ville* de Pierre Ansay et René Schoonbrodt, qui rassemble en un seul ouvrage les grands textes philosophiques européens sur la ville : Platon et Michel Serres, Thomas d'Aquin et Baudrillard, Machiavel et Lévi-Strauss.... Selon les auteurs, « la ville est l'œuvre de l'homme, cela signifie qu'elle est monde d'objets fabriqués selon des procédures, déterminés par la matérialité et régis par des intentionnalités précises »⁴¹.

Si les hauts fourneaux fumeux au ciel noir sont la « *mémoire collective* »⁴² des *villes patronales*, (les villes de l'industrie européennes au XIXe siècle), ces *villes théoriques et imaginaires* sont expérimentées dans certains prototypes (les cités idéalistes de l'ère industrielle) en Europe occidentale et particulièrement en Amérique. Citons ici les quelques modèles importants : le *Phalanstère* de Charles Fourier (en France), les *Usines modèles* de Robert Owen (en Angleterre), ou l'*Icarie* d'Etienne Cabet (aux Etats-Unis d'Amérique). Au XXe siècle, dans le cadre de la critique globale de la société industrielle, dont les tares urbaines dénoncées apparaissent comme le résultat de tares sociales, économiques, politiques⁴³, ces villes se proposent comme des modèles universels – les villes idéales complètes pour plusieurs millions d'habitants - pour faire face aux pathologies de la ville contemporaine, comme *Broadacre City* de Frank Lloyd Wright, mais si les projets les plus complets sont proposés par Le Corbusier et les penseurs du CIAM. L'outil d'imagination se trouve également à travers des « *villes philosophique et littéraire* », citons par exemple celles de Karl Marx et de Friedrich Engels, que Françoise Choay caractérise de « *pré-urbanisme sans modèle* » ou *Les villes invisibles* d'Italo Calvino.

Résultant d'un acte humain maîtrisé, la *ville de fondation* reflète alors, le long de l'histoire, les désirs de ville et de vie urbaine de l'être humain, en termes de philosophie, de politique et de littérature, c'est à dire un désir collectif permanent, à la fois réaliste et utopique, pour la forme de société et l'esthéticisme urbanistique ; un désir de pouvoir absolu entre les êtres humains et contre la Nature ; un désir en soi, de voyager dans d'autres mondes par la voie des villes imaginaires.

Avant d'entrer dans l'analyse sur la typologie des *villes de fondation* importantes réalisées, il est intéressant de regarder le rapport entre les *villes de fondation* et les *villes stratifiées*, en vue de mieux appréhender notre sujet de recherche. Si les deux phénomènes de ville se différencient et s'opposent entièrement dans les principes du processus de fabrication, ils ont également des liens étroits. Les *villes stratifiées* se sont bâties probablement à partir d'un ou

³⁹ CHOAY Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*, éd. du Seuil, Paris, 1979, p. 16.

⁴⁰ *Ibid.*, pp. 17, 23.

⁴¹ RONCAYOLO Marcel, PAQUOT Thierry, *op.cit.*, p. 13. Cf. ANSAY Pierre, SCHOONBRODT René, *Penser la ville*, éd. Aux Archives d'Architecture Modern, Bruxelles, 1989.

⁴² TSIOMIS Yannis, VIOLEAU Jean-Louis, MANTZIARAS Panos, *Ville-Cité, des patrimoines européens*, éd. Picard, Paris, 1998, p.125.

⁴³ CHOAY Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie, op.cit.*, p. 14.

plusieurs lieux humanisés, simples ou composés, autour d'un site naturel aisé où construire la cité et se protéger, « *c'est seulement quand nous pouvons habiter que nous pouvons bâtir* », écrit Martin Heidegger⁴⁴. La structure de la cité se forme, pousse et mute par l'action de plusieurs acteurs civilisés différents. Ils y interviennent et accumulent régulièrement les composants citadins : l'espace et les édifices communs, la circulation et les fonctions, le mode de vie, la production non agricole, etc., depuis l'existence de la cité jusqu'à son abandon. Dans certains cas, les spécificités de la structure urbaine des *villes stratifiées* deviennent plus tard des modèles de référence (Par exemple, les avenues haussmanniennes de Paris, les places de forum de Rome, ou Venise où toute la vie urbaine est organisée autour du Grand Canal et ses canaux). Les limites des « *villes héritées* » font aussi écho au programme des *villes de fondation* de l'ère industrielle, défini en trois vertus attendues : « *circulation, embellissement, hygiène* »⁴⁵. Parfois, un composant de *villes stratifiées* peut être une *ville de fondation*, comme Paris avec Lutèce, ou les villes musulmanes où les médinas se superposent à des cités hellénistiques, comme à Damas⁴⁶. Sur le lieu où les acteurs décident de fonder leur *ville de fondation*, a peut-être existé auparavant une petite *ville stratifiée* ou même une ancienne *ville de fondation*. Par exemple, sur les ruines glorieuses des anciennes cités, les villes royales chinoises sont fondées successivement par plusieurs dynasties, avec le même modèle identique, sur le même lieu idéal classifié par l'existence d'une « veine de dragon » selon les principes géométriques. La ville coloniale française à Saïgon (la capitale de l'Indochine française) est fondée sur la ruine d'une ville fortifiée planifiée d'après le modèle Vauban, mise en œuvre par la royauté vietnamienne avec l'aide des ingénieurs français. Les lignes axiales de cette ville fortifiée induisent les voies urbaines principales de la nouvelle ville. Sur les sites de Chicago et de Manhattan, ont été fondées successivement des *villes de fondation* différentes. Le lieu de l'implantation de la ville, proprement dit, se compose donc de deux couches : les éléments géographiques (la nature, la liaison) et/ou les éléments historiques (la culture, l'histoire, l'anthropologie)⁴⁷, que le modèle peut prendre en compte ou pas de sa mise en œuvre sur le lieu.

Nous estimons que, le long de l'histoire de la ville, il y a cinq types de *villes de fondation* réalisées les plus importantes : les *villes royales*, les *villes idéales grecques*, les *villes romaines*, les *villes coloniales européennes*, et les *villes de l'industrie*. De manière générale, on peut considérer que les *villes royales* sont les plus anciennes *villes de fondation*, fondées dans des milieux géographiques et culturels divers : thalassocratique, fluviale et montagnard... Leur modèle évolue de cités fortifiées antiques aux villes ouvertes modernes. Les *villes idéales grecques* antiques s'épanouissent au cœur de la Méditerranée - des îles aux littoraux - et c'est dans le cadre de ces *polis* que s'élabore une nouvelle culture, notamment urbaine et architecturale, qui est encore la base des civilisations issues de la culture méditerranéenne⁴⁸. Les *villes romaines* forment l'immense ensemble unitaire des *colonies*⁴⁹

⁴⁴ HEIDEGGER Martin, *Essais et conférence*, éd. Gallimard, Paris, 1958, p. 170. Le texte s'intitule « *Bâtir, habiter, penser* ».

⁴⁵ RONCAYOLO Marcel, PAQUOT Thierry, *Villes et civilisations urbaines. XVIIIe - XXe siècle*, éd. Larousse, Paris, p. 19.

⁴⁶ Dans les zones occupées par la civilisation islamique à partir du VIIe siècle, notamment en Afrique du Nord et en Proche-Orient, où les Arabes transforment les villes existantes, le plan irrégulier de rues tortueuses et d'impasses obscures y marque souvent la désorganisation d'un plan initial orthogonal, de l'époque hellénistique. Cf. BENEVOLO Leonardo, *op.cit.* pp. 153-156, et RONCAYOLO Marcel, *op.cit.*, pp. 98-99.

⁴⁷ Cf. « L'évolution créatrice des villes » de Patrick Geddes et « Un point de vue organiciste » de Marcel Poète, in CHOAY Françoise, *L'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie, op. cit.*

⁴⁸ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, pp. 41-42.

⁴⁹ Le terme *colonie* vient du latin *colonia*, qui désigne une étendue réservée à l'agriculture. *Colonia* dérive du verbe *colere*, signifiant *cultiver la terre*. À l'époque romaine, ce mot sert à désigner une étendue conquise pour être habitée et cultivée, où était établie un établissement peuplé de citoyens libres, romains et latins (ville, terrain agricole ou camp militaire). Par la suite, ce terme désigne généralement « *l'établissement fondé dans un pays moins développé par une nation appartenant à un groupe dominant ; ce pays sous la dépendance du pays*

qui s'étendent sur les terres intérieures du bassin méditerranéen, et qui allaient marquer son emprunte sur toute l'Europe, mais aussi sur l'Afrique du Nord et l'Asie Mineure⁵⁰. Les *villes coloniales européennes*, créées par les civilisations européennes, à l'époque du plein essor du capitalisme mercantile et industriel, s'imposent au reste du monde après la Grande découverte, marquant la domination universelle de la culture urbaine européenne sur les autres aires géographiques. Enfin, les *villes de l'industrie* sont l'œuvre des civilisations qui se mettent à l'industrialisation, à l'évolution vers un bien culturel commun à l'humanité entière selon Fernand Braudel : la *civilisation industrielle*. Celle-ci prend dans le monde moderne une ampleur singulière : c'est là que s'effectue le changement profond de la morphologie urbaine sous l'impact de l'industrialisation. Cette dernière caractérise la période contemporaine la plus riche en créations urbaines⁵¹. Or l'industrialisation génère et diffuse toute une idéologie scientiste, qui tend à homogénéiser, du moins pour un temps, les systèmes de pensée⁵².

Si « *le théâtre de l'Histoire s'inscrit dans la ville [...] en tant qu'outil de réflexion et de planification urbaines* » selon Giulio Carlo Argan⁵³, il est possible d'avoir une continuité mais aussi une rupture entre ces types de *villes de fondation*, en ce qui concerne le processus de fabrication, comme la conception des modèles et le choix des sites par exemple. Marcel Roncayolo témoigne : « *qu'il y ait des continuités plus longues ou des transferts de modèles, d'une société à l'autre, ne peut être nié ; encore faut-il que la société d'accueil donne un sens à la réutilisation des formes anciennes ou à l'importation de formes étrangères* »⁵⁴. Historiquement, ces types de *villes de fondation* – créées souvent en quantité et en concentration pendant leur époque⁵⁵ – jouent un rôle important dans les tournants des civilisations, et c'est ce qui permet de les distinguer dans l'évolution humaine. Si cette longue urbanisation⁵⁶, qui prend la planète comme chantier, se compose en deux phases, classique et industrielle selon Marcel Roncayolo, alors on peut dire que les *villes de fondation* se divisent, pour la première phase, en deux catégories. L'une regroupe les *villes idéales grecques*, les *villes romaines*, les *villes coloniales européennes* et l'autre, les *villes royales* ; qui sont fondées pour l'essentiel sur l'exploitation du sol liée aux activités agricoles, et le symbole de la souveraineté. La deuxième phase contient quant à elle les *villes de l'industrie*, le lieu d'une production, d'une circulation et d'une organisation plus efficaces⁵⁷. En tout cas, « *toute ville, quels que soient la société, le lieu et le temps de l'histoire considérés, a toujours et partout constitué un outil de colonisation* »⁵⁸.

occupants, qui en tire profit » (Le Robert). Cependant, les colonies peuvent porter leur propre nom, selon la civilisation dominante, par exemple dans Nouvelle – Espagne en Amérique, le réseau urbain est hiérarchisé par *pueblo, villa, ciudad, ciudad metropolitana*.

⁵⁰ MUMFORD Lewis, *op.cit.*, p. 266.

⁵¹ LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes, op.cit.*, p. 22.

⁵² RONCAYOLO Marcel, PAQUOT Thierry, *op.cit.*, p. 14.

⁵³ Cité in TSIOMIS Yannis, VIOLEAU Jean-Louis, MANTZIARAS Panos, *op.cit.*, p.136.

⁵⁴ RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*, Paris, éd. Gallimard, 1990, p. 99.

⁵⁵ Par exemple, entre 1925-1937, 354 villes ont été fondées en ex-URSS selon les théories de la Ville Socialiste et la base du Mouvement Moderne, dans le contexte de l'industrialisation soviétique de Staline. Cf. De MICHELIS Marco, PASINI Ernesto, *La città Sovietica 1925 – 1937*, éd. Marsilio, Padoue, 1976.

⁵⁶ Le terme d'« urbanisation » a deux sens distincts : l'action d'urbaniser, de créer des villes ou d'étendre l'espace urbain ; la concentration croissante dans les villes et dans les agglomérations urbaines. Cf. CHOAY Françoise, MERLIN Pierre, *op.cit.*, p. 910.

⁵⁷ RONCAYOLO Marcel, *op.cit.*, p. 32. En se référant à l'industrialisation, les chercheurs contemporains ont tendance à distinguer la ville pré-industrielle et la ville industrielle selon des critères différents : Max Weber voit la ville comme centre producteur du pays (Cf., *La ville, op.cit.*, pp. 21-24) ; George Duby définit la fonction politique (Cf., *Histoire de la France urbaine, Tome II. La Ville médiévale*, p. 14) ; Gideon Sjoberg les distingue selon les sources d'énergie de la production (humaines et animales, ou inertes) (Cf., *The Pre-Industrial City: Past and Present*, p. 33)... En somme, l'intérêt de cette mentalité collective est de confirmer l'importance de la *ville industrielle* comme typologie à part.

⁵⁸ COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *Histoire des villes d'Afrique noire : des origines à la colonisation*, éd. Albin Michel, Paris, 1993, p. 39.

« *La ville, symbole de la domination espagnole, outil de la sédentarisation et de l'enracinement des colons, joua un rôle fondamental dans le dispositif d'occupation du Nouveau Monde* »⁵⁹. Cette affirmation au regard de la fabrication des villes coloniales espagnoles peut être retrouvée dans la fabrication d'autres types de *villes de fondation*. Elle démontre aussi le désir de pouvoir absolu entre les êtres humains ou entre l'être humain et la nature. Elle reflète deux rapports principaux de la fabrication des villes. Si le lien structurel est confirmé entre le pouvoir et la ville – symbole politique, entre les acteurs et le modèle – outil d'occupation, la relation causale entre la perception des acteurs et le modèle formel préexistant par rapport à la réalité du site choisi, est à la fois évidente et non évidente.

Yeramiel Kolodny résume que la ville n'est pas la conséquence d'un besoin économique ou social des autochtones de se grouper autour d'un centre naturel : elle répond à des impératifs imposés par des civilisations étrangères. La colonisation étrangère se traduit par la fondation de villes. La ville symbolise l'antagonisme qui sépare deux sociétés à genre de vie diamétralement opposé. Les civilisations colonisatrices sont des civilisations maritimes. La ville ne s'aventure pas à l'intérieur, occupé par une population hostile⁶⁰. Nous pouvons apercevoir que les villes coloniales les plus importantes sont les villes portuaires, en raison de la sécurité et de l'économie : assurer l'exportation des marchandises vers les métropoles. Les Espagnols fabriquent leur outil de ville selon un modèle en échiquier défini strictement par les *Nouvelles Ordonnances de découverte et de peuplement*, édictées par Philippe II en 1573 et appliqué sur l'ensemble du territoire hispanique en Amérique pendant plusieurs siècles. Ces ordonnances, d'une part, sont la première loi d'urbanisme de l'époque moderne selon Leonardo Benevolo, d'autre part ont repris les modèles, les plans réguliers et les textes doctrinaires, théoriques et philosophiques, des *villes idéales grecques et des villes romaines* en pleine lumière de la Renaissance⁶¹. Ce modèle, en réalité, est très pratique dans des conditions limitées au regard de la main-d'œuvre, de la technique, des moyens qu'en possèdent les colons, ainsi que dans le partage des intérêts. Le modèle en échiquier des Espagnols est appliqué par les Français et les Anglais pour créer des villes en Amérique septentrionale aux XVIIe, XVIIIe et au XIXe siècle dans le reste du monde⁶². Dans la fabrication des villes, les modèles de certains types de villes de fondation sont restés identiques au cours de son histoire, comme les villes romaines, d'autres évoluent selon l'évolution de la société, les progrès de la science et de la technique, le changement des modes de déplacement, ...notamment sous l'impact de la révolution industrielle, comme les villes coloniales européennes.

En ce qui concerne le choix du site, nous avons plusieurs cas de figure selon les types de *villes de fondation*. Dans le cas des *villes coloniales européennes*, s'il y a un décalage important entre les connaissances du nouveau milieu naturel, le site idéal dont les critères sont théorisés par les acteurs, et la réalité du site, surtout en Amérique et en Afrique noire, la faiblesse des traditions urbaines locales et des habitations autochtones a facilité les tâtonnements et les hésitations des acteurs coloniaux⁶³. On n'aperçoit pas ce phénomène en Asie des civilisations fluviales, agricoles, peuplées, où la ville, depuis son émergence, est restée identique à la *ville royale*, au modèle fortifié, jusqu'à l'arrivée des européens.

⁵⁹ Cf. MUSSET Alain, *Villes nomades du nouveau monde*, éd. EHESS, Paris, 2002.

⁶⁰ Cité in DALBERA-STEFANAGGI Marie-José, « La Toponymie urbaine d'Ajaccio », in Jean-Claude Bouvier et Jean-Marie Guillon (dir.), *La toponymie urbaine*, éd. Harmattan, Paris, 2001, pp. 53-64. A voir aussi KOLODNY Yeramiel, *La géographie urbaine de la Corse*, éd. CEDES, Paris, 1962.

⁶¹ MUSSET Alain, *op.cit.*, pp. 79 – 88.

⁶² BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, p. 319.

⁶³ MUSSET Alain, *op.cit.*, pp. 107 – 111. Dans ce contexte, l'auteur nous montre un phénomène important des villes coloniales des Européens en Amérique et en Afrique, le déplacement et la refondation des villes, dont certains près d'une dizaine de fois, en raison des catastrophes naturelles et des conditions climatiques.

« *La motivation essentielle qui préside à la création de Versailles, c'est sans doute et avant tout « ce plaisir superbe de forcer la nature» (Saint-Simon). Le premier Versailles de Louis XIV fut d'abord et surtout un grand jardin, un immense théâtre d'eau et de verdure, que le roi se plaisait à faire visiter. Mais pourquoi vouloir bâtir précisément en ce site ingrat ? Par piété filiale, par volonté aussi d'affirmer la continuité dynastique, contre tous les avis, le roi refusera de détruire le modeste château de Louis XIII* »⁶⁴.

Cette citation nous montre d'abord la fabrication de la ville dans un autre contexte du pouvoir fort, celui de l'absolutisme, dans une autre forme de la volonté, à travers la *ville royale*. Le lien structurel entre les acteurs et le modèle est encore plus significatif, voire plus personnalisé, par rapport à celui des situations coloniales, même pour les villes royales chinoises, où toutes les villes sont fabriquées par les interprétations à partir d'un seul modèle théorique, depuis la formation de la civilisation chinoise jusqu'à l'arrivée des Européens. Le rapport entre la perception des acteurs et la réalité du site est aussi étroite quelque soit la manière de fabrication : le maître de Versailles exprime son pouvoir vers la société et vers le monde en forgeant la réalité du site selon son modèle préféré. Au contraire, mais dans le même objectif, le maître des villes royales chinoises apporte le pouvoir et l'éternité à sa lignée en mettant en harmonie son modèle de la ville et la réalité du site, voire la nature.

Dans le cadre de l'industrialisation, les *villes de l'industrie*⁶⁵ ne sont pas seulement l'« *outil de la sédentarisation et de l'enracinement* », mais elles sont également l'« *outil de travail* », terme proposé par Marcel Roncayolo, de l'économie industrielle et de la société industrielle. Si l'industrialisation est un processus aux dimensions variables et non identique d'un cas à l'autre⁶⁶, il y a des points communs dans la fabrication des *villes de l'industrie*, créées en Angleterre, en France, au Etats-Unis au XIXe siècle, en l'ex-URSS et la Chine communiste, en Inde et au Brésil, dans les pays du tiers-monde, au XXe siècle. Mais d'abord l'interrogation se pose dans l'homogénéisation même du terme d'industrialisation et de *ville de l'industrie*.

« *Si dans la ligne de Max Weber industrialisation, urbanisation, bureaucratisation paraissent étroitement liées et présentée comme les facettes d'une même réalité, l'analyse historique des relations entre ces phénomènes ne manque pas de dérouter. D'abord en raison de l'ambiguïté du terme même d'industrialisation. En un sens limité, il s'agit de l'essor du machinisme et de la grande industrie, en tant que secteur. Dans une autre acception de terme, on entend la diffusion des principes d'organisation, des rapports sociaux, des systèmes de valeurs impliquées par cette grande industrie dans l'ensemble de la société, de ses modes de gestion, de ses pratiques, de ses représentations. De la notion de secteur, serait-il considéré comme « moteur », on passe à la notion de « système industriel » ou de « société industrielle ». Dans le premier cas, la ville industrielle serait une catégorie de ville, définie par l'activité dominante. Dans le second, un type ou un modèle de ville répondant à une phase, à une « période » du développement historique. Ville de l'âge industriel, mieux que ville industrielle. Cette distinction, en apparence simple, reste la source de multiples difficultés* ». Cette analyse, écrite par Louis Bergeron et Marcel Roncayolo, se veut plus problématique que définitive⁶⁷. Lewis Mumford imagine la « cité carbonifère », en reprenant la *Coketown* de

⁶⁴ CORNETTE Joël, « Le miroir de l'absolutisme », dans *Textes et documents pour la classe*, n°850-65967, 15 novembre 2007.

⁶⁵ Nous écartons ici celles créées dans le cadre de la colonisation européenne au XIXe et XXe siècle, en Asie et Afrique, alors que les métropoles sont en plein essor de l'industrie.

⁶⁶ RONCAYOLO Marcel, PAQUOT Thierry, *op.cit.*, p. 393.

⁶⁷ BERGERON Louis et RONCAYOLO Marcel, « De la ville préindustrielle à la ville industrielle, essai sur l'historiographie française », 1974, in RONCAYOLO Marcel, PAQUOT Thierry, *op.cit.*, p. 409.

Dickens. Leonardo Benevolo propose la « ville libérale », la « ville postlibérale » ou la « ville moderne » selon les périodes évaluées de l'industrialisation.

En tout cas, les *villes de l'industriel*, *villes de fondation*, jouent le rôle d'avant-garde dans l'industrialisation, en tant que dispositifs pionniers pour que l'industrie prenne son *take-off*, comme en témoigne la fondation du Creusot en France. Le lien structurel entre les lieux de l'implantation, les modèles et les acteurs dans la fondation des *villes de l'industrie* est étroit, que ce soit les « villes patronales » aux pays capitalistes ou les « villes socialistes » aux pays communistes. Les qualités naturelles du site apparaissent comme l'élément décisif à la genèse de toute ville l'industrie. « *L'industrie naissante tend à s'implanter hors des villes. Ce n'est d'ailleurs pas une loi absolue. Aucune loi n'est tout a fait générale et absolue... L'industrie naissante s'installe près des sources d'énergie (rivières, bois, puis charbon), des moyens de transport (fleuves et canaux, puis chemins de fer), des matières premières (minerais), des réserves de main-d'œuvre (l'artisanat paysan. les tisserands et forgerons fournissaient une main-d'œuvre déjà qualifiée)* », écrit Henri Lefebvre⁶⁸. Les villes patronales sont créées par le pouvoir du capitalisme industriel en Europe occidentale et aux Etats-Unis pendant le XIXe siècle, où les moyens se concentrent aux acteurs - possesseurs du site, qui sont « *des industriels, des banquiers et des inventeurs de nouveaux procédés techniques* »⁶⁹, comme Le Creusot – Schneiderville. Les villes socialistes, telle Magnitogorsk, sont créées par le pouvoir totalitaire et le capitalisme d'Etat sous le signe de la classe prolétaire marxiste dominante, en Europe orientale, en Asie et en Afrique au XXe siècle. Cependant, dans la fabrication des villes socialistes, on s'aperçoit que le rôle des idéologies domine le rôle déterminant du site naturel, certaines villes étant approvisionnées par des ressources naturelles venant d'autres pays lointains. Dunaújvaros (anciennement Sztalinvaros, le plus grand combinat sidérurgique d'Hongrie, fondée en 1949) ou Szaszhalmabatta (la centrale thermique de Budapest, fondée en 1961) sont fondées selon le modèle soviétique en accueillant le minerai de fer ou le pétrole qui en vient. Leur site, champs agricoles et pratiquement vierges, sert seulement à profiter des moyens de transport fluviaux, ferroviaires et à déployer facilement la construction. Selon Pierre Merlin, les *villes de l'industrie* « *répondent donc en Hongrie comme dans les autres pays socialistes, à des objectifs très différents de ceux de leurs homologues d'Europe occidentale et a fortiori des Etats-Unis. Il s'agit ici de faciliter l'aménagement du territoire en créant un cadre de vie aux travailleurs participant à l'industrialisation du pays* »⁷⁰.

Le modèle des *villes de l'industrie* se caractérise par des zones d'ateliers immenses, les dispositifs de la voie ferrée ou de la voie fluviale, qui sont les premières constructions de la ville, les logements des ouvriers et les équipements de services ne venant qu'en second temps. Ce fait est conforme à la proposition de Lewis Mumford, dans laquelle trois éléments principaux concourent à la formation d'un nouveau type de complexe urbain : l'usine, la voie ferrée, le taudis des ouvriers qui constituent la ville de l'industrie⁷¹. En revanche, il n'est en effet nullement évident qu'une usine doit engendrer une ville. Peut-être la planification des villes socialistes, produit de l'économie planifiée, du capitalisme d'Etat, et du « Socialisme en

⁶⁸ LEFEBVRE Henri, « Industrialisation et urbanisation », 1974, in RONCAYOLO Marcel, PAQUOT Thierry, *op.cit.*, p. 424.

⁶⁹ MUMFORD Lewis, *op.cit.*, p. 560.

⁷⁰ MERLIN Pierre, *Villes Nouvelles*, éd. PUF, Paris, 1969, pp. 230-232. Entre 1949 et 1961, le Hongrie a fondé huit villes-usines, dont Leninvaros. La Russie (le noyau de l'URSS) a la tradition des villes de fondation. Deux des trois plus grandes villes de ce pays ont été fondées en 1706 (Saint-Pétersbourg — la fenêtre de modernisation vers l'Europe, l'ancienne capitale) et en 1893 (Novossibirsk, pour développer et exploiter des ressources naturelles en Sibérie, associée à la construction de la voie ferrée du Transsibérien) par les Tsars. Après la Révolution d'Octobre, les communistes continuent de fonder de nouvelles villes, surtout en Sibérie en raison de ses riches ressources minières, telles que Magnitogorsk (plus grande ville de métallurgie) et Akademgorodok (troisième ville d'académie du pays après Moscou et Saint-Pétersbourg).

⁷¹ MUMFORD Lewis, *op.cit.*, p. 574.

Architecture », n'est pas mise en question. Contrairement à la planification des villes patronales, car par exemple, « *il n'y a pas de grand architecture au Creusot et aucune des quelques architectes qui ont construit dans cette ville ne figure pas aujourd'hui dans les histoires de l'Architecture. Le Creusot n'a pas été non plus un champ d'application privilégié pour les doctrines architecturales et les grandes utopies spatiales qui ont ponctué le XIXe siècle et le début du XXe siècle* »⁷². En travaillant sur le modèle pavillonnaire – modèle culturel des villes patronales, Jean-Pierre Frey nous confirme : « *si la ville minière et industrielle ne peut pas être, comme nous le verrons, une agglomération dont le plan puisse s'élaborer longtemps à l'avance ni se développer selon la rigueur d'un tracé unitaire, cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de plans, ni de velléités d'organisation, encore moins de volonté de contrôle. Si la forme urbaine se plie mal à ces exigences industrielles dont on peut se plaire à voir l'image idéale dans les villes utopiques, ce sont elles qui sont le véritable ailleurs de l'urbain* »⁷³.

Villes tertiaires du XXe siècle

Max Weber définit toute une catégorie de villes-types, selon qu'on les considère sous les critères juridiques, économiques, politiques⁷⁴. Nous proposons le terme de *villes tertiaires* pour désigner les *villes de fondation* qui sont fondées sous les signes de la bureaucratisation et du secteur des services tertiaires, qui imposent définitivement leur voix conductrice tant en structure économique qu'en fonctionnement de la ville depuis la fin de la Seconde guerre mondiale. Cette catégorie de *villes de fondation* est focalisée comme l'objet central de la thèse. Dans la période de l'après-guerre où la « paix impossible, guerre improbable » règne, les civilisations se trouvent mondialement dans un contexte géopolitique complexe. Mais à l'intérieur de leur territoire, le niveau de développement reste très varié entre elles. La modernisation de la structure économique et socioculturelle est demandée immédiatement à tous les régimes politiques, par un *take-off* de l'industrialisation en créant des *villes de l'industrie* notamment dans les pays sous-développés, mais surtout par la politique nationale d'aménagement du territoire, en mettant en ordre toutes les ressources naturelles et humaines. Cette doctrine se traduit en planification économique et spatiale, à l'échelle nationale et régionale, selon trois principes : la stratégie du développement par l'industrialisation ; la réduction des disparités régionales par la déconcentration industrielle des villes importantes, dont les capitales ; la reconversion de région dont les sources de richesse sont en déclin par les nouveaux secteurs tertiaires⁷⁵. Si les *villes de l'industrie* sont l'outil majeur de l'industrialisation, les *villes tertiaires*, quelque soient leurs positions, objectifs et fonctions essentielles, sont donc l'outil majeur d'un nouveau processus, la planification territoriale, mise en place strictement par le pouvoir concentré dans le contexte complexe de l'après-guerre⁷⁶. Les nouvelles capitales ont une tendance commune à implanter à l'intérieur, voire au milieu du territoire pour rejeter le passé coloniale, marqué par les villes portuaires existantes, mais surtout, pour avoir une position plus favorable à commander le pays. En tout cas, Pierre Merlin confirme que « *les villes nouvelles [dont les villes tertiaires] s'intègrent le plus souvent dans une politique régionale d'urbanisme, voire dans une politique nationale d'aménagement du territoire* ». Mais cette dernière, à son tour, est élaborée « *dans des*

⁷² DEVILLIERS Christian, HUET Bernard, *Le Creusot, naissance et développement d'une ville industrielle, 1782-1914*, éd. du Champ Vallon, Seyssel, p. 11.

⁷³ FREY Jean-Pierre, *La ville industrielle et ses urbanités. La distinction ouvriers/employés. Le Creusot 1870-1930*, éd. Pierre Mardaga, Bruxelles, 1986, p.18.

⁷⁴ Cf. WEBER Max, *La ville*, éd. Aubier Montaigne, Paris, 1982 (édition en allemand en 1947).

⁷⁵ CHOAY Françoise, MERLIN Pierre, *op.cit.*, p. 41.

⁷⁶ Les régimes totalitaires dans les pays socialistes ou les personnages ayant des positions politiques dominantes dans les pays libéraux après la Second Guerre mondiale, la décolonisation ou la libération, comme De Gaule en France.

contextes très différents en Grande-Bretagne comme en France, en Suède ou aux Pays-Bas, aux Etats-Unis, en URSS ou au Japon »⁷⁷. Dans un certain sens, on peut dire que les *villes tertiaires* sont aussi le fruit de l'industrialisation, mais en résolvant des conséquences urbaines de ce phénomène, notamment en géographie urbaine, et en morphologie urbaine en proposant des nouveaux modèles pour une nouvelle économie, voire une nouvelle société.

Dans le cadre de ce nouveau processus, la localisation géographique du site des *villes tertiaires* est « le premier qui se pose aux promoteurs » selon Pierre Merlin. Si « ce choix engage largement les autres », il découle des interrogations dominantes par le rapport entre le site et les voies de communication. On peut distinguer du point de vue de l'armature urbaine les villes implantées hors des régions urbanisées ; les nouvelles capitales ; les villes implantées dans le cadre d'une région urbaine mais sans continuité avec l'agglomération existante ; les villes implantées en continuité avec les agglomérations existantes⁷⁸. Le choix du site est alors attaché fortement aux infrastructures matérielles ou immatérielles - les colonnes vertébrales de l'aménagement du territoire et de l'économie à l'ère des services tertiaires et des hautes technologies : les réseaux principaux de communication nationale et internationale (les autoroutes, les voies ferrées expresses, les voies aériennes, les ports conteneurs) et les réseaux de l'information (les voies de télécommunications et d'informatiques). Quant aux modèles, l'épanouissement des doctrines, des théories et des philosophies urbaines modernes, des recherches sur l'histoire de la ville, sur la sociologie urbaine, dans un temps court (notamment entre le milieu du XIXe siècle au milieu du XXe siècle), ils offrent aux acteurs, politiques, administrateurs et praticiens, des outils d'imagination considérables pour les concevoir, en s'adaptant différemment aux contextes, aux objectifs de fondation et aux fonctions de la ville. Les pouvoirs concentrés affichent leur rôle dans la fabrication de la ville, à travers la centralisation de la décision, la maîtrise totale du sol de la ville, l'assemblage des moyens financiers importants.

Suite à Georges Chabot, qui dit que les fonctions sont la raison d'être de la ville et qu'elles permettent de distinguer les villes entre elles, Marcel Roncayolo propose trois groupes de fonctions essentielles de la ville : religieuse, politique, culturelle ; commerciale et industrielle ; touristique et résidentielle⁷⁹. Mais, avec toute la diversité que nous avons vue, il est difficile de comparer les *villes de fondation*, les unes par rapport aux autres, en terme fonctionnel ou physiologique, même au sein d'un même type, telles que les *villes royales*, chinoises, égyptiennes, françaises ; les *villes coloniales européennes*, espagnoles, françaises et britanniques ; les *villes tertiaires*, Chandigarh, Brasilia et Milton Keynes, etc. Cependant la comparaison entre les *villes de fondation* peut être mise en œuvre, à la hauteur universelle de ce phénomène, à travers un critère commun : le processus de fabrication de la ville. C'est-à-dire le moment précis où la créativité centralisatrice, entreprise par les fondateurs, donne naissance à la ville, totalement planifiée et constituée. Et ce fil conducteur sera traité effectivement à travers le triangle de paramètres déjà annoncés : des *sites-lieux* – des *modèles* – des *acteurs*.

Ce fait suscite deux interrogations à appréhender. La première s'inscrit dans le champ urbanistique et géographique. Comment la structure urbaine, résultat d'un modèle de forme et de fonctionnement complet, s'installe-t-elle dans un temps court sur un site présélectionné

⁷⁷ MERLIN Pierre, *L'aménagement de la région parisienne et les villes nouvelles*, op.cit., pp. 89,6. Certaines capitales possèdent des plans régionaux d'urbanisme avant la guerre (Paris en 1939, Moscou en 1935, Amsterdam en 1935, New York en 1929, Londres en 1944), mais c'est seulement après-guerre que ces plans sont tenus effectivement dans le cadre de la politique nationale d'aménagement du territoire, avec ceux pour les autres régions.

⁷⁸ *Ibid.*, p. 90.

⁷⁹ RONCAYOLO Marcel, op.cit., pp. 52 - 53.

déterminant, comme les racines d'un arbre dans la terre en milieu naturel ? Et en retour, comment le site nourrit-il cette structure urbaine par ses sources naturelles et démographiques, pour que la ville pousse durablement comme une jeune plante au sein de la Nature ?

La deuxième question importante se pose en un autre sens, celui du modèle culturel. Comment les acteurs, dans leur contexte civilisé correspondant, interprètent-ils la décision concentrée ? Comment appréhendent-ils le choix du site et conçoivent-ils le modèle de forme et de fonctionnement complet avec les dispositions préalables, par rapport aux contraintes des fonctions de la ville ? Comment les acteurs donnent-ils des spécificités au lieu d'implantation par des paramètres naturels et sociaux ? En raison du progrès du concept de la Nature et de la société, de la technique et de l'art de la défense, les êtres humains ne conçoivent et bâtissent jamais les villes de la même manière, selon les époques et les civilisations...

Hypothèses

Ce phénomène universel de ville apporte lui-même des hypothèses. La première hypothèse consiste à dire que les *villes de fondation*, quelles que soient leurs positions, leurs fonctions, leurs aires géographiques, leurs expressions formelles urbaines, et quelque soit le contexte, sont planifiées et créées en un temps court, constituées d'emblée dans la totalité de leurs dimensions tout au moins dans leur phase de conception, résultant de modèles de forme et de fonctionnement complets, et le plus souvent engendrées par un pouvoir centralisé ou un système de décision concentré. La deuxième hypothèse postule qu'il existe un lien structurel entre les trois paramètres du processus de fabrication des *villes de fondation* : les *lieux-les sites*, les *modèles* et les *acteurs*. Ces deux hypothèses permettent de construire l'hypothèse centrale qui est que la diversité avérée des contextes et des acteurs n'est pas de nature à empêcher, dans l'élaboration et la réalisation des *villes de fondation*, l'exercice d'une structure commune. Ces faits sont visibles tant dans les villes historiques que dans les villes du XXe siècle, bien qu'elles soient bâties selon des techniques et des conceptions du monde différentes, à des époques et par des civilisations diverses. Cette trilogie de paramètre constitue également le cadre méthodologique.

Le pouvoir centralisé, « *possibilité d'agir sur quelqu'un ou quelque chose, autorité, puissance* » (*Le Robert*), exprime, à l'égard de la genèse des *villes de fondation*, la possibilité des acteurs à imposer leur autorité dans la production de la décision et la mise en fabrication de la ville. Le contexte, « *ensemble des circonstances dans lesquelles se produit un fait* » (*Le Robert*), est défini par rapport à l'interrogation fondamentale suivante : comment les *villes de fondation* sont-elles créées par les processus de fabrication dans le cadre de régimes politiques et de cultures variées ? Ce terme est situé d'abord dans le champ politique, lié au rôle du pouvoir dans la fabrication en deux orientations. La première orientation décortique l'implication des acteurs politiques, en vue de produire la décision de la fondation et le choix du site, par rapport au cadre économique, politique, religieux, sécuritaire de la société. La deuxième orientation est la situation de la ville et de sa fondation en rapport avec les conceptions politiques, religieuses, économiques, sécuritaires que projettent les acteurs politiques. Quant au champ culturel, une dimension importante est l'environnement artistique, se nourrissant des doctrines et des théories ou des philosophies de la ville. Cet environnement artistique encadre et oriente les acteurs professionnels dans la conception, notamment le modèle et l'emplacement de la ville, en tant que soubassement matériel et culturel où se niche le modèle, dans les rapports géographiques et spatiaux aux alentours, aux régions et au pays. Une autre dimension importante est la nature de la subordination hiérarchisée entre les acteurs politiques et professionnels.

Le terme d'acteurs est formé en se référant aux termes de pouvoir et de contexte. Il exprime des facettes variées du label commun d'acteurs, « *personne qui prend une part active, joue un rôle important* » (*Le Robert*). Du point de vue du statut social, les acteurs proviennent de l'appareil du pouvoir (des personnages politiques, religieux, administratifs, militaires) ; du milieu des professionnels de la ville (les praticiens et les théoriciens) ; du milieu des intellectuels (les historiens, les philosophes, les scientifiques) ; ainsi que du milieu des activistes économiques (les capitalistes agraires, marchands, financiers ou industriels). Par conséquent, on distingue des *acteurs directs* et des *acteurs indirects* par rapport à leur intervention dans la genèse et la fabrication de la ville. Du point de vue de la conduite et de l'exécution de l'opération, on distingue des *acteurs de commande* (ou le système de maître d'ouvrage) et des *acteurs de réalisation* (ou le système de maître d'œuvre). Ces deux systèmes d'acteurs peuvent s'intégrer dans une même chaîne de production ou dans deux chaînes indépendantes. Les acteurs peuvent s'afficher donc à la fois en tant qu'individu, en

tant que système pour la fabrication d'une ville, ou en tant que civilisation par rapport à une autre.

Le terme de *modèle*, « *catégorie, classe définie par un ensemble de caractères* » (*Le Robert*), ne doit pas être perçu seulement comme « *universellement valable : c'est un objet définitif et, par définition reproductible, quel que soit le contexte physique et social de son application* »⁸⁰. Mais il doit également, comme une production préexistante, correspondre aux données du site naturel et de la société, aux fonctions du lieu, pour lequel il est conçu. Comme dit Marx/ « *les choses de la logique pour la logique des choses* ». Si « *les éléments générateurs de plans peuvent être de deux sortes : a) éléments matériels (particularités du site ; monuments, etc....b) éléments intellectuels (systèmes de plans)* », Pierre Lavedan confirme également qu' « *il est dangereux quand il a prétendu imposer partout la même solution, oubliant que la loi suprême est la loi d'adaptation* »⁸¹. Selon Philippe Boudon⁸², le terme de *modèle* doit « *séparer les modèles théoriques et les modèles morphologiques, les premiers exprimés par des mots, les seconds par des formes (la ville idéale de Vitruve exprimée verbalement a pu donner lieu à des interprétations figuratives nombreuses)* ». Ce chercheur propose aussi une forme qui peut renvoyer à un modèle sous-jacent qui est d'une autre nature, le « *modèle socio-culturel* », pour lequel, Pierre Bourdieu construit le concept d'*habitus*, et selon lui, « *le modèle théorique est la construction élaborée par la science pour rendre raison des pratiques* »⁸³. Dans notre travail, le terme de *modèle* doit, comme une production préexistante, être composée aussi bien des *modèles théoriques* que des *modèles morphologiques*, les premiers devant être analysés en deux dimensions : la *doctrine urbaine* et la *théorie urbaine* qui ont des objectifs variés et complémentaires à la fabrication du modèle. Si la *doctrine urbaine* est l'« *ensemble des notions qu'on affirme être vraies et par lesquelles on prétend fournir une interprétation des faits, orienter ou diriger l'action* », alors la *théorie urbaine* est l'« *ensemble organisé d'idées et de concepts abstraits* » (*Le Robert*). Ces binômes peuvent être élargis par une proposition de Françoise Choay : « *Pour s'orienter dans l'immensité et la diversité des écrits qui parlent de l'espace bâti et de la ville, on peut, très simplement, commencer par les diviser en deux catégories : ceux qui envisagent l'établissement humain comme un projet à réaliser et ceux qui se contentent d'en faire un sujet de spéculation. Les premiers contribuent à produire le monde bâti, à édifier des espaces neufs, je les appellerai réalisateurs. Les seconds, qu'ils privilégient l'imagination, la passion ou la réflexion, ne visent pas à sortir de l'univers de l'écrit ; pour cette raison, je les nommerai commentateurs* »⁸⁴. Les patrimoines urbains doivent jouer un rôle important à l'égard du *modèle morphologique*.

« *La nature prépare le site, mais c'est l'homme qui crée l'organisme* », a écrit Vidal de La Blache. Les derniers mots concernent l'emplacement de la ville. Dans la *Géographie des villes*, Pierre Lavedan distingue l'emplacement de la ville en deux éléments : le « *site local* » et la « *situation générale* ». Le premier est, au point de départ, une donnée purement physique de l'assise de la ville ; le second, synonyme d'environnement, dès le début, comporte presque autant d'éléments humains que d'éléments naturels, et la situation d'une ville dépend en réalité des besoins et des volontés des hommes⁸⁵. Pour les *Trois établissements humains*, applicables identiquement à l'univers, Le Corbusier parle des « *locaux* » et des « *lieux* », qui

⁸⁰ CHOAY Françoise, MERLIN Pierre, *op.cit.*, p. 544.

⁸¹ LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes, op.cit.*, pp. 94, 113.

⁸² BOUDON Philippe, *Richelieu, ville nouvelle. Essai d'architecturologie*, éd. Dunod, Paris, 1978, pp. 12-13.

⁸³ BOURDIEU Pierre, *Esquisse d'une théorie de la pratique. Trois études d'ethnologie kabyle*, éd. Seuil, Paris, 2000, p. 250.

⁸⁴ CHOAY Françoise, *Le règle et le modèle, op. cit.*, p. 29.

⁸⁵ LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes, op.cit.*, pp. 67, 83.

se réfèrent à une ordonnance capable de les installer sur le territoire⁸⁶. Nous proposons le binôme : le *lieu* – le *site*, pour lequel, selon certains chercheurs, « *la signification la plus générale de site en fait un synonyme de lieu, d'endroit* »⁸⁷. Cependant, celle-ci, comme d'autres définitions, est source de confusion, surtout dans le cas des *villes de fondation* où l'emplacement fait l'objet d'un choix volontaire, voire rationnel. En remettant ces termes (*lieu* et *site*) dans le contexte des *villes de fondation*, leur notion apparaît distinctement, même si demeure un rapport dialectique qui dépend étroitement de la manière dont les acteurs, selon leur propre philosophie, leur propre aire culturelle, leur propre époque, conçoivent et fabriquent leur ville. Le *site*, « *la configuration d'un lieu, en rapport avec son utilisation par l'homme* » (*Le Robert*), s'inscrit donc dans le champ physique, dont certaines mesures sont montrées, par exemple, dans la *polistique*, ou science de la ville, doctrine proposée par Patrick Geddes⁸⁸. Le *lieu*, qui « *se dit par rapport à la destination* » (*Littré*), laquelle étant « *ce pour quoi une chose est faite* », « *une finalité* », « *une affectation* » (*Le Robert*), s'inscrit en revanche dans le champ socioculturel. Dans cette perspective, la notion de *lieu* englobe, donc, celle de *site* en deux dimensions, concept et espace, reflétées dans la fabrication de la ville. La notion de *site* se construit autour des attributs matériels, en géologie, géographie, biologie, latitude, anthropologie, démographie, dimensions.... Soit ceux-ci apparaissent objectivement à la connaissance des acteurs, dans le cas d'un *site effectif* (naturel et humanisé) ; soit ils sont produits en imagination par des acteurs, dans le cas d'un *site fictif* (théorique et philosophique). Le *site* ici exprime la configuration du soubassement physique proprement dit de la ville où le modèle sera mis en œuvre. La notion de *lieu*, quant à elle, exprime un sens propre ou un sens figuré donné à un *site effectif ou fictif*, pour une conception réelle ou idéale de la ville. Ce sens découle peut-être des simples sentiments humains devant le paysage⁸⁹, mais surtout de l'acte volontaire des êtres humains, ce qui amène le *site* vers sa destination. Par conséquent la valeur matérielle et spirituelle d'un *site* dépend des conditions géographiques, temporelles et culturelles de chaque civilisation. Dans notre travail, cet acte s'attache à la fabrication de la ville qu'effectuent les acteurs en deux niveaux, la conception et la mise en réalisation. Si la notion de *site* s'inscrit dans le sens concret en terme de localisation, la notion de *lieu* peut s'exprimer dans le sens approximatif mais aussi déterminé, selon la perception des acteurs. La configuration du *lieu* et le rapport dialectique entre lui et le *site* (sa niche physique désignée par un choix rationnel) se caractérisent selon trois facettes principales. Celles-ci comprennent, premièrement, des fonctions de la ville et des objectifs de fondation, régis par des données de la société, en terme social (politique, économique, administrative, sécuritaire) et en terme culturel (philosophique, religieux, artistique) ; deuxièmement, la manière et la technique d'aménagement du terrain conformément au modèle ; et troisièmement, la nature et l'organisation de la voie de communication dominante, à l'échelle régionale, voire nationale. Ces facettes sont variées et différentes selon les époques et les aires culturelles, et par conséquent la notion de *site* et celle de *lieu* sont aussi variées et différentes. Par exemple, dans le cas des *sites effectifs*, la nature et la valeur de leurs ressources sont perçues différemment par les êtres humains au cours du développement d'une civilisation, voire de l'humanité. En revanche, la notion de *lieu* peut demeurer intacte au sein d'une civilisation pendant des millénaires, comme dans le cas des villes de fondation chinoises (toujours fondées sous les signes du *feng shui*), ou dans celui des villes pharaoniques.

⁸⁶ LE CORBUSIER, *Trois établissements humains*, éd. Denoël, Paris, 1945, p. 27. Pour une civilisation du travail, l'auteur propose les Cités d'échange, la Cité linéaire industrielle, l'Unité d'exploitation agricole, qui s'étendent sur l'ensemble du globe.

⁸⁷ CHOAY Françoise, MERLIN Pierre, *op.cit.*, p. 829.

⁸⁸ Extrait cité in CHOAY Françoise, *l'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthropologie*, *op.cit.*, pp ; 346-353.

⁸⁹ BEGUIN François, *Le Paysage*, éd. Flammarion, Paris, 1998, p. 13.

Méthodologie

La recherche s'attachera à établir la genèse des *villes de fondation* et en particulier des modèles préexistants qui la sous-tendent. Elle est concentrée donc sur la période qui va du premier acte de naissance à la première mise en place du modèle, et sur la définition du processus de fabrication globale de la ville. Ce qui revient à dire que le processus ne sera observé qu'au moment de la « fondation » de la ville, mais pas dans le temps de son édification totale, car une ville n'est jamais figée dans un achèvement. De ce fait, de nombreux paramètres ne sont pas pris en compte comme les usages, le temps différé de la réalisation, la rénovation, les aléas, les accidents, les retards, les réorientations que subit le projet initial. Dans cette perspective, une attention particulière sera portée sur le moment, les acteurs, les contextes de la décision de création. Une autre dimension sera particulièrement analysée, celle de la relation entre la forme de la ville projetée, les données du site, de la société, les fonctions du lieu d'implantation et la réalisation effective, pour mettre en évidence la prise en compte ou la non - prise en compte de ces contextes.

L'axe d'analyse est le processus de fabrication de la ville, en focalisant sur l'interrogation fondamentale : comment les êtres humains procèdent-ils ? Afin de mettre en lumière une structure commune, avec des ressemblances et des dissemblances, de la fabrication des *villes de fondation*, qui sont produites dans des contextes différents, notre travail se base sur un vaste corpus, défini selon un double critère. En tant que phénomène universel de ville, il est premièrement indispensable que le corpus regroupe une quantité importante de villes. Et deuxièmement, que le choix soit orienté par la diversité culturelle. Celle-ci sera déterminé par trois variables : l'aire géographique, la civilisation, la temporalité. Cette contextualisation diversifiée, qui s'affiche comme le fond et non l'objectif pour étudier le phénomène, permet de ressortir davantage cette structure commune. Par conséquent, même si notre travail s'inscrit dans le champ de l'histoire, les sources d'études ne sont pas entièrement basées sur des archives originales, sur les documents écrits et iconographiques qui ont été produits par les acteurs au cours de la fabrication des villes. Notre travail s'appuiera donc sur des ouvrages existants, dont des sources secondaires : des documents écrits et iconographiques concernant la fabrication des villes, dont une partie importante est publiée par les acteurs ayant participé à la fabrication, aux travaux savants concernant les villes choisies et le sujet en général.

Notre démarche méthodologique compose trois niveaux analytiques :

1. Le premier analysera les villes historiques, en apportant à notre travail deux dimensions importantes, l'universalité et la profondeur théorique, à l'égard du phénomène des *villes de fondation*. Cette analyse, dans ce contexte, contribue à deux niveaux de synthèse : une « introduction panoramique » au regard de la fabrication des villes dans l'histoire de la ville, et la « généralité » approchée par la conclusion générale.
2. Le deuxième niveau, sur lequel nous voulions focaliser ce travail, constitue une analyse monographique sur les *villes de fondation* du XXe siècle, et affiche la contemporanéité du sujet de recherche. Cette volonté découle de nos intérêts professionnels et de l'intention de contribuer à la production de connaissances sur les *villes de fondation* du XXe siècle, en particulier celles de l'après-guerre, sur le rapport entre les modèles universels et la diversité culturelle. Cette étude monographique, ayant pour but de relever objectivement la configuration immanente à chacune des fabrications dans son contexte, constitue la matière améliorée pour le troisième niveau analytique.

3. Celui-ci, confrontant, par une analyse comparative, la fabrication des villes selon une grille de paramètres homogènes, doit dégager la structure commune du processus de fabrication.

En effet, notre travail apporte quatre points importants aux connaissances concernant ce phénomène universel de ville :

1. Il contribue à faire apparaître le terme de *villes de fondation* en tant qu'objet de recherche.
2. Il présente une recherche panoramique des *villes de fondation*, à travers un large corpus de villes historiques, et de villes du XXe siècle.
3. Il apporte des analyses comparatives en confrontant plusieurs villes du XXe siècle, à partir de textes et de plans abondants.
4. Il contient un regroupement important de plans, qui permettent d'établir des débats plus solides.

Corpus

Afin de pouvoir répondre aux hypothèses et ainsi démontrer le rapport entre universalité des modèles et spécificités culturelles, les terrains de recherche sont constitués à partir du croisement de trois variables. La première variable est celle de la géographie de continents : l'Europe, l'Amérique et l'Asie, et de milieux naturels. La deuxième est celle des types de sociétés : les systèmes du pouvoir et de l'organisation socioculturelle. La dernière variable se réfère à l'histoire. Notre corpus se compose de deux parties.

La première partie est constituée par les villes dites historiques, plus précisément par les différents types de *villes de fondation*, dans le but de retracer les principes de fabrication de chacun des types sélectionnés. Cette méthode nous permet d'effectuer une description panoramique et universelle sur ce phénomène de ville, le long de l'histoire humaine, dont les cas exemplaires sont très abondants. Les types sélectionnés découlent des principales civilisations ayant produit des *villes de fondation* dans l'histoire de la ville. Pour chacun d'entre eux, les analyses sont accompagnées de cas concrets, ceux qui, pour nous, semblaient les plus illustratifs. Dans cette même partie, à ce corpus de villes existantes, nous avons adjoint les *villes théoriques et imaginaires*. Ce type constitue une importante référence historique, explicite ou implicite, de la création des *villes de fondation* du XXe siècle parmi les concepteurs de l'urbanisme moderne. Cette première partie du corpus contient cinq types :

1. Les *villes idéales grecques*, avec Milet, Alexandrie,
2. Les *villes royales*, en Afrique avec les villes pharaoniques et les villes royales de l'Afrique noire, en Asie avec les villes royales chinoises, dont Pékin et Nankin, en Europe avec Versailles.
3. Les *villes romaines*, avec Arles, Nîmes,
4. Les *villes coloniales européennes*, avec Philadelphie, Montréal, La Nouvelle Orléans, Saïgon,
5. Les *villes théoriques et imaginaires* avec Charles Fourier et le Phalanstère, Arturo Soria Y Mata et la Cité linéaire, Le Corbusier et La Ville Radieuse et la Charte d'Athènes, Archigram, Italo Calvino et Les villes invisibles.

Le deuxième partie du corpus englobe les *villes de fondation* du XXe siècle, créées essentiellement après de la Deuxième guerre mondiale. Ce choix se base sur une réalité évidente, sous le signe de la « rupture ». Si la première moitié du XXe siècle est marquée par l'abondance des *villes théoriques et imaginaires*, qui découlent des critiques sur les villes existantes industrialisées et les villes patronales en tant que *ville de fondation*, dont leur

fabrication s'attache fortement aux qualités des ressources naturelles du site, la deuxième moitié quant à elle témoigne de la réalisation abondante des *villes de fondation*, en raison des changements géopolitiques, de la politique de modernisation, en économie et en commandement du territoire, qui sont mis en place par les régimes politiques dans plusieurs aires géographiques. Pour la fonction de la ville, elle entre dans l'ère de la « ville tertiaire ». De plus, le contexte de décision, dans lequel la ville tertiaire est fondée, est dénué de tout recul historique et de tout éclairage par des recherches plus complexes et même parfois entachées de contradictions. Les catégories, les objectifs et les fonctions des villes tertiaires sont variés et sont assurés par des modèles conçus dans l'abondance des doctrines et des théories urbaines sur la ville elle-même et sur l'aménagement du territoire. De ce fait, la relation entre le modèle et le site deviendra de moins en moins étroite, en raison des réseaux d'infrastructures express et de communication de haute technologie. Les six villes qui constituent le corpus se localisent sur trois continents, dans des milieux naturels différents. Et parmi les nombreux exemples de l'après-guerre, le choix est justifié par leur nombre limité et la documentation disponible conforme au temps disposé. Elles sont aussi les mieux abouties et articulées pour souligner l'universalité des modèles. Cette partie du corpus comprend donc :

1. Milton Keynes en Grande-Bretagne, La Grande-Motte et Marne-la-Vallée en France, Magnitogorsk en ex-URSS, pour l'Europe.
2. Chandigarh, en Inde, pour l'Asie.
3. Brasilia au Brésil, pour l'Amérique latine.

Le choix de Magnitogorsk est particulier. Elle est une *ville de l'industrie* soviétique, à l'apparence de *ville patronale*, mais fondée au sein d'une autre forme de civilisation, pour une nouvelle culture urbaine et un nouveau mode de vie. Outre les motifs géographiques et anthropologiques, ce choix apporte des intérêts dans la diversité culturelle au regard de la typologie même de ces villes. Les villes du corpus se regroupent en trois catégories : la ville idéale : Brasilia, Chandigarh, La Grande-Motte, où la ville est toute dessinée et construite selon le modèle préexistant sur un site vierge ou peu humanisé; la ville des lotissements : Marne la Vallée, Milton Keynes, créée selon un plan programmé sur un site possédant des éléments existants ; la ville fonctionnaliste : Magnitogorsk, la ville de zonage, où la fondation est étroitement attachée au site vierge aux riches ressources naturelles.

Au niveau de l'armature urbaine, ce corpus contient à la fois les villes satellites, comme Marne-la-Vallée et les villes autonomes, comme d'autres villes. Les premières se localisent surtout aux alentours des capitales politiques et économiques (par exemple, les villes au XXe siècle sont déployées en un rayon de plus de 100 km parfois, selon Pierre Merlin). Elles possèdent certainement leurs activités propres mais elles maintiennent leur existence et leur croissance grâce à la liaison étroite avec ces grandes villes :

- socialement par des réseaux de voiries ;
- économiquement par la politique de décentralisation ;
- culturellement par l'histoire de ces villes existantes.

Les deuxièmes sont fondées pour un objectif particulier, engendrées souvent par un pouvoir centralisé :

- l'outil d'enracinement humain, de la sécurité, de l'expansion culturelle et territoriale ;
- la vitrine artificielle d'une idéologie, en politique, en culture, en religion ;
- le symbole culturel et politique de l'indépendance d'une nation renaissante ;

- et/ou le symbole de la modernisation, en remplaçant l'ancienne capitale, souvent issue de la ville stratifiée, dont la structure urbaine ne s'adapte plus correctement au développement économique et social, au commandement du territoire, et à la sécurité du régime au pouvoir.
- le dispositif de la consommation de masse avec un thème précis (notamment dans le contexte du XXe siècle, grâce à la production industrialisée) ;
- la locomotive économique d'essai d'un régime politique.

En ce qui concerne les sites, il s'affiche en trois scénarios possibles : des lieux vierges avec les qualités naturelles de sol, de sous-sol, et/ou avec les atouts stratégiques ou symboliques ; des lieux peu développés par les êtres humains, au niveau des habitations et des activités ; des lieux épanouis d'une civilisation préexistante, dont il ne restera que des ruines après l'installation d'une nouvelle civilisation dominante.

La fondation des villes continue encore de nos jours, notamment en Asie, où un continent entier entre dans une ère d'industrialisation, associé à la croissance économique remarquable et à l'accentuation de son poids politique dans le monde. Si ces dernières décennies du XXe siècle témoignent de la fabrication des nouvelles capitales de la Malaisie, de la Birmanie et de la Corée du Sud, ce corpus a une absence regrettable du phénomène des « villes jumelles » comme Shenzhen (avec Hong Kong), et Navi Mumbai (New Bombay, avec Mumbai), qui procèdent d'une logique différente des six villes choisies. Cette étude écarte encore des types importants, tels que les villes de l'Afrique noire de la deuxième moitié du XXe siècle, ou encore celles des civilisations arabes et musulmanes ou celles des civilisations précolombiennes.

Présentation du travail

Notre travail se compose en deux temps, en deux niveaux d'analyse, et est structuré par deux chapitres.

Le Chapitre I, Parcours historique, constitue une analyse diachronique et panoramique sur les typologies des *villes de fondation* importantes dans l'histoire humaine à travers deux dimensions. La première est un voyage au sein des *villes de fondation* réalisées et la deuxième apporte un profil des *villes théoriques et imaginaires*, voire villes idéales, engendrées par des civilisations allant de la Grèce antique à l'ère industrielle. Ces deux dimensions configurent les connaissances de la genèse de *villes de fondation* dans le passé, au niveau de la mise en décision, de la théorie et de la doctrine, dans le choix du lieu-site et du modèle, le rôle des acteurs dans la fabrication de la ville. Elles sont également les références indispensables pour les acteurs à une création idéaliste des villes, donc aux *villes de fondation* au XXe siècle, comme en témoignent des penseurs de l'urbanisme culturaliste (Camillo Sitte), de l'urbanisme progressif (Le Corbusier), ou des historiens (Pierre Lavedan, Marcel Poète)⁹⁰. Chaque typologie se présente en un sous-chapitre : les *villes idéales grecques*, les *villes royales*, les *villes romaines*, les *villes coloniales européennes*, les *villes théoriques et imaginaires*. Chaque typologie est illustrée par une ou plusieurs villes choisies.

Le chapitre II se concentre sur la question primordiale de la thèse : la genèse des *villes de fondation* au XXe siècle, notamment celles après la Seconde guerre mondiale. La Partie A, Analyse de six *villes de fondation*, apporte l'analyse synchronique, selon les mêmes variables et paramètres, sur l'échantillon de six villes choisies, éclaire profondément le processus de fondation de ces villes et apporte les matières fondamentales aux Analyses comparatives de la Partie B, partie théorique qui formule les propositions aux hypothèses.

La Partie A est composé en six sous-chapitres ayant même quantité analytique, chacun réservé à une ville choisie, et contient quatre variables, qui, quant à eux, contiennent plusieurs paramètres. La première variable : le site et son choix apporte les analyses sur la localisation (la position de la ville par rapport à l'ensemble spatial et communicateur du pays), la situation (la position de la ville dans le contexte de la création du pouvoir et dans l'armature urbaine régionale, voire nationale), la géographie (les éléments naturels et historiques ainsi que le choix du site dans la formation du lieu). Selon Marcel Roncayolo, la *ville de fondation* « n'est pas création isolée. Elle est en relation, plus ou moins, avec l'espace qui l'entourne, d'autres villes, des espaces lointains éventuellement. Elle se présente, à des degrés variables, comme lieu à partir duquel s'établit un contrôle territorial ».⁹¹

La deuxième variable est la planification, s'appuyant sur trois paramètres : les doctrines (la doctrine politique apparaît ici seulement comme un contexte ; la doctrine et la théorie d'urbanisme participant à la création des modèles font partie des objets d'analyse), le programme (les textes imposables à la création des modèles par les acteurs), les plans d'urbanisme. La troisième variable : la fabrication de la ville, qui doit éclairer le rôle des acteurs et le déroulement de la fondation jusqu'au moment où les modèles sont mis en œuvre, à travers les paramètres (la commande, l'acte de naissance, les acteurs, les phrases de construction et le financement). La dernière variable possède un seul paramètre, la valeur et la fonction de la ville.

⁹⁰ Cf. SITTE Camillo, *La leçon de l'histoire*, Cf. GRUDET Isabelle, op.cit., Pierre Lavedan partage avec la première génération d'architectes urbanistes l'idée que le projet d'urbanisme doit être fondé sur un diagnostic urbain, notamment sur une connaissance du passé de la ville.

⁹¹ RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*, éd. Gallimard, Paris, 1990, p. 29.

La Partie B, Analyse comparative, se décompose en trois sous-chapitres (le lieu, le modèle, les acteurs et la fabrication de la ville), apporte les propositions principales de la thèse en s'appuyant sur la méthode comparative pour théoriser le phénomène de la *ville de fondation*, dans la perspective de répondre aux hypothèses. Ces analyses comparatives sont formulées à partir de l'interférence entre deux axes de travail composés d'une grille de six « niveaux croisés », applicable à toutes les villes. Le premier axe de travail s'attache à trois niveaux de perception : la réalité existante, la conception idéale, et le résultat qui découle de la confrontation entre les deux premières lors de la mise en œuvre. Le deuxième axe de travail s'attache à la fabrication, caractérisée par trois paramètres analytiques du processus de fabrication, qui forment également trois parties de ce chapitre : le lieu ; le modèle ; les acteurs et la fabrication de la ville. Les enjeux de ces interférences devront être orientés et animés par une série de questionnements, qui inciteront à dégager les principes constituants de trois paramètres structurels. A partir de ces analyses de cas et de comparaison, l'épilogue de ce chapitre formule les aspects communs et les différences du processus de fabrication des *villes de fondation*.

CHAPITRE I. PARCOURS HISTORIQUE

Introduction

Ce chapitre historiographique se propose de présenter cinq types de *villes de fondation* importantes au regard de l'histoire de la ville, et plus généralement de l'histoire des civilisations, de l'antiquité jusqu'au XXe siècle. En retraçant les principes de leur fabrication, ce chapitre s'inscrit dans la perspective d'une analyse diachronique, d'une description panoramique et universelle sur ce phénomène de ville. A travers ces types et les cas illustratifs localisés sur trois continents, l'analyse s'attachera également à instruire de manière sous-jacente les hypothèses, en particulier le lien structurel entre les lieux - les sites, les modèles et les acteurs, dans la fabrication des villes. Ce travail nous a paru également nécessaire en ce que cette typologie constitue une importante référence, explicite ou implicite, à la création des *villes de fondation* du XXe siècle.

La détermination de cinq types des *villes de fondation* est renvoyée au rapport entre les modèles universels et la diversité culturelle. Celui-ci se réfère lui-même au croisement de trois variables : les époques auxquelles se trouvent les mouvements significatifs de ce phénomène, les aires géographiques et les milieux naturels divers, les principales civilisations ayant produit des *villes de fondation* au sein de l'histoire de la ville. La ville est un centre, un lieu de concentration non seulement de population, mais de civilisation⁹². Les civilisations, même d'une époque ou d'une zone géographique, se différencient selon trois aspects principaux. Le premier est le système du pouvoir centralisé qui engendre les *villes de fondation*. Celui-ci procède souvent d'un mélange entre le temporel et le spirituel (par exemple la royauté d'essence divine en Egypte, ou de droit divin en Europe...), dont sous le signe commun du centralisme, l'apparence peut être variée selon les périodes d'une civilisation, les époques historiques ou les zones géographiques. Les deux autres sont l'organisation socioéconomique et les fondements culturels qui encadrent des conjonctures et des « conditions techniques » pour la genèse et la fabrication d'une ville. Celle-ci peut être l'œuvre d'une civilisation dans son aire géographique, mais bien souvent aussi, de gré ou de force, sur une autre comme un transfert culturel. Nous essayons de décrire, au cours des analyses ci-dessous, des ressemblances dans la fabrication entre les types de *villes de fondation*, et surtout à l'intérieur de chaque type. Car un type c'est comme un modèle culturel, il possède suffisamment de points communs pour permettre de dire que les réalisations forcément contingentes appartiennent à une même famille.

De l'Antiquité, nous retenons la civilisation grecque et la civilisation romaine qui engendrent deux types importants, les *villes idéales grecques* et les *villes romaines*. A l'époque Moderne, les civilisations européennes, dans le cadre d'un système de pouvoir politique hétéroclite qui fonctionne au mode de « *gouvernement despotique* »⁹³, fabriquent les *villes coloniales européennes* dans le reste du monde, dans le contexte d'un autre pouvoir commun sous-jacent, le capitalisme mercantile en plein essor en Europe. Quant aux *villes royales*, elles se présentent tout au long de l'histoire humaine, sous tous les climats, de la période primitive à nos jours. Elles découlent de systèmes du pouvoir évolués de la royauté à la monarchie, absolue ou constitutionnelle, en passant par la théocratie.

Pierre Francastel propose que d'une civilisation à l'autre, d'une période à l'autre, « *les hommes, les sociétés ne créent pas seulement leur cadre pour satisfaire à des besoins physiques ou sociaux, mais également pour projeter dans un espace réel quelques-unes de leurs ambitions, de leurs espoirs, de leurs utopies* »⁹⁴. Résultant de l'acte conscient des acteurs, ces types participent en fait, au paradigme de la ville idéale. Virgilio Vercelloni écrit, « *en rêvant à sa propre perfection, l'humanité a ainsi projeté, à chaque époque, une ville*

⁹² COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *Histoire des villes d'Afrique noires. Des origines à la colonisation*, éd. Albin Michel, Paris, 1993, p. 25.

⁹³ MUMFORD Lewis, *op.cit.*, p. 439.

⁹⁴ Cité in RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*, éd. Gallimard, Paris, 1990, p. 28.

idéale, cité parfaite correspondant à un moment précis de l'histoire des idées »⁹⁵. Dans cette perspective, ce chapitre sera initié par les *villes idéales grecques* et terminé par les « *villes théoriques et imaginaires* » de la civilisation industrielle.

Ce phénomène universel de ville nous apporte un immense corpus, très varié et riche, pour exploiter les composants d'un type. En revanche, cette diversité culturelle permet de vérifier et de constituer éventuellement la structure commune de la fabrication d'un type, à travers l'analyse des villes, issues de même type, mais fabriquées au sein des aires culturelles situées sur trois continents, pendant des époques différentes, comme le cas de *villes royales*. Il est évident que notre travail limité ne pouvait embrasser la totalité des *villes de fondation* d'un type, d'une civilisation, d'une époque. Chaque type, avec les villes qui l'illustrent, sera analysée, en tenant compte de ses propres caractéristiques, au travers de trois facteurs : le contexte de la civilisation, les principes de la fabrication en particulier la conception du modèle et le choix du site, et le rôle des acteurs.

Le monde grec antique est composé de cités-états, les *polis*, liberté totale à l'égard des voisins, autonomie politique et matérielle, indépendance farouchement maintenue, notamment à la période classique⁹⁶. Cependant, les composantes des *villes idéales grecques* s'améliorent au cours de l'histoire. Mais elles doivent être identifiées à travers deux aspects. Une forme matérielle, la *polis*, par sa fondation planifiée, est l'outil pour former une nouvelle communauté, une cité-état indépendante et distinctive par rapport à la métropole ; de préserver le fonctionnement parfait de cette dernière ; et enfin d'étendre les territoires et la culture grecque au bassin méditerranéen, par la colonisation, notamment à la période hellénistique. Une forme de société urbaine réservée aux citoyens⁹⁷, la *polis* fait l'objet des doctrines politiques et philosophiques, en vue de formuler les concepts de la ville idéale et de la société parfaite, au sens organique et esthétique. Issues des « *civilisations thalassocratiques* », filles de mer comme les désigne Fernand Braudel, les *polis* sont fondées sur les sites entre la mer Méditerranée orientale et la montagne, sur les îles et les littoraux de trois continents. Cette région était déjà le berceau de la révolution urbaine, au sein des « *civilisations fluviales* », filles de fleuve, en Mésopotamie et en Egypte. Notre analyse sera illustrée à la fois par les réalisations, comme Milet, qui « *résulte d'une décision nettement arrêtée et d'un acte de fondation saisi dans son unité* »⁹⁸, Alexandrie, la ville la plus importante de la culture hellénistique ; ainsi que les villes d'écrites par Platon et Aristote. Les *polis* apportent la première théorisation du modèle urbain et une nouveauté spirituelle en imaginant les premières utopies⁹⁹.

On peut considérer que les *villes royales* ont pris leur naissance au sein des « *civilisations fluviales* » dans le cadre de la révolution urbaine. Leonardo Benevolo¹⁰⁰ nous établit une carte du développement de la civilisation urbaine, de 3.500 à 1.500 av. J.-C., qui présente la trajectoire des *villes royales* de l'ouest à l'est : d'abord les cités des rois sumériens et babyloniens, situées entre les deux cours du Tigre et de l'Euphrate ; ensuite les cités des pharaons, dons du Nil ; et enfin les cités des seigneurs d'*ârya* et de *tsong* – centre

⁹⁵ VERCELLONI Virgilio, *La cité idéale en Occident*, éd. du Félin, Paris, 1996, (édition italienne, Milan, 1994).

⁹⁶ CROUZET Maurice (sous la direction de), AYMARD, AUBOYER Jeannine, *Histoire générale des civilisations, Tom 1. L'Orient et la Grèce antique*, éd. PUF, Paris, 1963, p. 303.

⁹⁷ Jamais la langue officielle ne désigne « Athènes » ou « Lacédémone », la « république athénienne » ou « lacédémonienne » : toujours et uniquement « les Athéniens » ou « les Lacédémoniens », « la cité » ou « le peuple des Athéniens, « des Lacédémoniens ». *Ibid.*, p. 303.

⁹⁸ MARTIN Roland, *L'Urbanisme dans la Grèce antique*, éd. A. & J. Picard & Cie, Paris, 1956, p. 39.

⁹⁹ CROUZET Maurice (sous la direction de), AYMARD, AUBOYER Jeannine, *op. cit.*, p. 257.

¹⁰⁰ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, p. 18. Selon l'auteur, les trois mutations fondamentales de l'histoire humaine sont la révolution agricole néolithique, la révolution urbaine de l'âge du bronze et la révolution industrielle.

ancestral¹⁰¹, du bassin de l'Indus et du Fleuve Jaune. Elles continuent l'aventure jusqu'à nos jours, comme la fondation d'Huế au bord de la rivière Parfumé au début du XIXe siècle, en passant par le Moyen-âge avec Nankin au bord du Chang Jiang et Agra au bord du Gang, et les Temps modernes avec Versailles et Saint-Pétersbourg. Si elles sont fondées toujours au courant du XIXe siècle en Afrique noire, telle que Foubam, il ne faut pas ignorer les *villes royales* perdues des civilisations de l'Amérique précolombienne. Premières *villes de fondation* ? C'est possible, mais les *villes royales* sont fondées généralement pour le symbole du pouvoir absolu - temporel et/ou spirituel - et de l'éternité d'une dynastie, d'une race, voire une civilisation. Leur modèle exprime tant l'imagination propre de chaque fondateur - possesseur que le concept cosmologique, religieux et la hiérarchie sociale d'un groupe humain, d'une civilisation. Résidences royales comme fonction privilégiée, les *villes royales*, souvent les plus grandes villes, sont aussi centre politique, administratif, militaire, religieux, économique, à partir duquel, la souveraine règne sur son pays.

Le modèle des *villes royales* a évolué au fil du temps. Il se développe de la cité-état (c'est-à-dire que la société citadine elle-même est synonyme d'une civilisation, derrière leur emblématique muraille qui contraste avec l'environnement naturel), à la capitale ouverte d'un Etat monarchique moderne, en passant par la ville fortifiée, centre du pouvoir d'une principauté¹⁰². Regroupant plusieurs quartiers fonctionnels, mais ceux qui sont réservés à la couronne et aux divinités, sont toujours les plus emblématiques, ils sont planifiés dans leurs moindres de détails selon la conception du modèle. Emergées « *dans un très petit nombre de vallées fluviales* » depuis la nuit de temps, grâce aux conditions fertiles favorables de ces lieux naturels, comme le décrit Lewis Mumford, les *villes royales* se créent dans des aires géographiques diverses, voire isolées, au cours de l'évolution humaine. Le lieu d'implantation des *villes royales* fait toujours l'objet de recherches importantes par leurs fondateurs, dans une perspective à la fois pratique (sécuritaire, politique, rituelle, économique) et utopique, un « lieu heureux », *eu-topos*, et un « lieu non existant », *ou-topos*, pour s'offrir la création d'un emblème. Cette diversité offre un grand champ d'exploitation. Le monde méditerranéen où convergent trois continents, présente deux exemples importants, qui s'ouvrent aux nouvelles étapes de la culture urbaine : les villes royales de Pharaon et Versailles du Roi-Soleil. Les premières, « *nées avec l'immortel et pouvoir divin du roi* », « *parmi lesquelles la cité, pour la première fois sans doute, trouva sa forme* »¹⁰³. Versailles est la première ville royale ouverte, « *à la fois la plus célèbre et la plus ambiguë* »¹⁰⁴, et son modèle imité par toutes les monarchies absolues européennes.

Dans de monde de l'Afrique noire, « *durablement considérée comme un continent enfoui dans sa ruralité... en très grande majorité, peuplé de paysans, à plus de 95, sinon 99%* », selon Catherine Coquery-Vidrovitch, les centres urbains importants, même s'ils ne le sont pas en quantité et en taille, sont les villes royales. Il paraît alors deux types, les cités-états au sein des sociétés lignagères les moins centralisées, et les capitales des grands Etats esclavagistes¹⁰⁵. Dans cette ruralité, les « villes - jardins » en terme de modèle abondent, comme capitale du

¹⁰¹ GRANET Marcel, *La civilisation chinoise*, éd. Albin Michel, Paris, 1994 (1929), p. 199.

¹⁰² Au Moyen-âge, les monarchies européennes fondent, le plus souvent en bordure de leurs frontières, un grand nombre de *villes de fondation*, comme les « villes neuves », les « places fortes », à des fins de l'économie, de la défense, de l'extension territoriale (Cf. MUMFORD Lewis, ROUX Antoine de). Elles ne font pas partie de notre étude.

¹⁰³ MUMFORD Lewis, *op.cit.*, pp. 74,78.

¹⁰⁴ ROUX Antoine de, *op. cit.* p.7.

¹⁰⁵ Cf. COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *Histoire des villes d'Afrique noire : des origines à la colonisation*, éd. Albin Michel, Paris, 1993. Selon l'auteur, les villes anciennes en Afrique noire répondent à deux critères d'une ville : centre de densification humaine et de diffusion culturelle, et parmi trois conditions de son existence : la possibilité d'un surplus de production agricole pour nourrir les non-producteurs, le commerce et le pouvoir politique. La dernière est la plus importante.

royaume du Kongo où « un missionnaire un peu myope aurait pu traverser la ville entière sans voir une seule maison »¹⁰⁶, ou Kibuga, capitale du royaume ganda, qui ressemble moins « à une ville qu'à un immense jardin »¹⁰⁷. Les villes royales de l'Afrique noire possèdent deux points communs avec celles localisées sur d'autres zones géographiques : le modèle de campement - palais royal, ce dernier situé toujours au centre, et la fabrication de ville, pour laquelle, le nouveau souverain se devait de construire un nouveau palais, dont une nouvelle ville royale – capitale, sur un nouveau site de colline¹⁰⁸.

L'Asie est marquée par une tradition forte de villes royales, avec des fortifications impressionnantes, et en continuité depuis la révolution urbaine jusqu'à la colonisation européenne. S'étendant de la Méditerranée au Pacifique, ses villes royales se présentent en quatre figures. Dans l'« Ancien Orient », elles marquent le commencement du mouvement urbain, et « le premier mobile est le désir d'un souverain de se bâtir sa résidence, d'avoir une capitale qui soit son œuvre : Khorsabad en Assyrie, Persépolis et Chapour en Perse »¹⁰⁹. La fabrication des villes royales dans la péninsule de l'Inde se déroule dans un monde marqué par deux aspects. Avec la diversité de l'origine et du langage des races, cette péninsule, depuis VI^e siècle av. J. -C., a été sans cesse morcelée, divisée constamment en petites royautés qui, en général, se sont développées pacifiquement côte à côte. L'isolement géographique relatif a permis le développement, presque en vase clos, de sa civilisation nettement originale avec une relative unité¹¹⁰. Si pendant la haute antiquité, cet amas complexe maintient un échange avec les civilisations de l'« Ancien Orient » (sumérienne, grecque, persan,...), ce sont ses propres doctrines religieuses (védisme, bouddhisme, hindouisme, brahmanisme) qui inspirent la conception d'Univers, la création des pouvoirs royaux et des œuvres artistiques des peuples indiens. En même temps, il manque des pouvoirs centralisés, favorisant l'unité culturelle à l'échelle du territoire péninsulaire, même à l'époque des Grands Moghols musulmans. C'est le contraire dans le territoire actuel de la Chine, la fondation des villes royales¹¹¹ est l'œuvre des pouvoirs centralisés depuis la haute antiquité. La fabrication de la ville intègre plusieurs aspects : le culte du Ciel, dont l'empereur incarne le Fils du Ciel, maître du Temps et de l'Espace ; le confucianisme, la doctrine politique et philosophique qui unifie l'idéologie et la culture ; le taoïsme, première religion et philosophie chinoise ; et le culte ancestral et agraire. L'aménagement du territoire, dont la détermination du site d'une ville, est réalisé toujours avec les théories de l'art de la géomancie, le *fengshui* plus tard. La dernière figure présente des civilisations qui se situent entre ces deux dernières aires culturelles. La création de villes royales reflète ici les signes d'influence de la culture indienne et chinoise, et plus tard européenne, mais également les bases de la culture aquatique locale. Si Sumet Jumsai parle de « water cities »¹¹² en terme du modèle et du site, ce chercheur, avec d'autres comme Arthur Demarest, estiment qu'il y a des éléments communs entre ces « civilisations aquatiques » et celles précolombiennes, tels que les Mayas. Ce sont le rituel, la conception cosmologique, la forme et la nature de pouvoir, reflétés fortement dans la fabrication spatiale et structurale de leurs villes royales. La religion et la conception du monde des Mayas sont basées sur le culte des ancêtres et des dieux du système calendaire et

¹⁰⁶ BALANDIER Georges citant un missionnaire du XVIII^e siècle, *La vie quotidienne au royaume de Kongo du XVI^e au XVIII^e siècle*, éd. Hachette, Paris, 1965, p. 132.

¹⁰⁷ J. Leclerc, *Aux sources du Nil*, Paris, 1913, p. 156.

¹⁰⁸ Cf. MWOROHA Emile, *Peuples et rois de l'Afrique des grands lacs*, éd. Nouvelles Editions Africaines, Dakar, 1977.

¹⁰⁹ LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes, op.cit.*, p. 19.

¹¹⁰ Encyclopédie de la Pléiade (sous la direction de Pierre Devambez), *Histoire de l'art. Le monde non-chrétien*, éd. Gallimard, Paris, 1961, pp. 1100, 1099.

¹¹¹ Parmi plusieurs villes royales depuis dynastie Xia, les quatre les plus importantes sont Xi'an, Luoyang. Pékin, Nankin.

¹¹² Cf. JUMSAI Sumet, *Cultural Origins in Siam and the West Pacific*, éd. Chalermnit Press and DD Books, Bangkok, 1997.

cosmique. Ses *villes royales* sont construites comme des théâtres où se déroulent les spectacles religieux ; les temples, les palais, les terrains de jeux de balle sont conçus en fonction de la connaissance du Ciel (formalisée dans l'astronomie) et de la terre (incarnée dans leur conception de la géographie sacrée). Les temples et les bâtiments sont alignés sur les corps célestes. Les bâtiments et même les complexes fonctionnent comme des observatoires, et sont disposés afin de pouvoir y observer les équinoxes et les solstices. Si cette civilisation s'épanouit sur une vaste aire géographique de sols karstiques et calcaires avec des cavités souterraines, il y a un lien fort, sous ces signes culturels, entre les éléments géographiques du site et l'aménagement de la ville. Si les collines sont considérées comme les demeures des ancêtres et d'autres puissances surnaturelles, les grottes qu'elles abritent, sont aux yeux des Mayas, des entrées donnant accès à l'inframonde. C'est ainsi que les entrées des temples, des pyramides, des tombes des souverains répondent structurellement aux grottes des montagnes. L'emplacement, la disposition des acropoles, des temples et l'alignement architectural sont parfois déterminés par la présence et l'orientation des réseaux des grottes situés sous les sites¹¹³. Dans la limite de notre travail, les analyses seront concentrées essentiellement sur les villes royales chinoises.

Issue des « *civilisations thalassocratiques* » comme le monde grec, la civilisation romaine hérite de certaines valeurs culturelles du dernier, mais elle est un monde unifié politiquement, géographiquement, et plus étendu que son prédécesseur. Recouvrant l'ensemble du bassin méditerranéen, de l'est à l'ouest, des façades littorales « civilisées » aux territoires « barbares » au fond de trois continents, le territoire romain est complètement structuré par plusieurs types d'ouvrages, dont l'important est les centres urbains implantés « *au cœur des pays barbares* » : les colonies, dites les *villes romaines*. « *Ce sont les Romains qui, dans les provinces occidentales de leur Empire, fondèrent les premières villes. Si, en Orient, existaient depuis longtemps déjà, au moment de la conquête romaine, des cités florissantes ou célèbres, il n'en allait pas de même en Gaule, en Grande-Bretagne, sur les bords du Rhin, en Espagne et dans la majeure partie de l'Afrique* »¹¹⁴. Les *villes romaines* jouent alors un rôle décisif dans la diffusion de la société urbaine, sous le signe de la romanité, en trois continents qui convergent à la Méditerranée, notamment en Europe occidentale. Dans la structure politique et géographique du monde romain, les villes se positionnent à la fois comme autonome et satellite par rapport à leur ville mère, Rome. A cette position orbitale, s'ajoutent des villes existantes « *florissantes ou célèbres* » et des villes créées par les peuples provençaux après la conquête romaine en « provinces occidentales ». Ces cités tendent à se modeler sur les colonies et à en emprunter les institutions. Il n'y a bientôt plus dans l'Empire, de ville qui ne possède son Sénat (qu'on appelait l'ordre des Décurions), son corps électoral populaire, ses magistrats groupés en collèges, et qui correspondaient aux consuls et aux édiles de Rome¹¹⁵. Ces cités ne sont pas considérées par le pouvoir romain comme des colonies romaines (dont les *villes romaines*), elles ne font pas partie de notre étude. Reconnues par leur statut particulier dans le système juridique romain, les *villes romaines* se distinguent également selon le processus de fondation. Sous la décision directe du pouvoir central, notamment les césars et les augustes, elles doivent être créées par les Romains et réservées aux citoyens romains, non-citoyens libres et autres classes sociales. Elles sont installées sur des sites vierges ou sur de petites bourgades locales existantes, comme Arles et Nîmes, fondées par Jules César et Octave Auguste en territoire gaulois, un des territoires principaux des *villes romaines* en Europe. Fondées avec les mêmes rites et la même structure urbaine, elles reproduisent aussi exactement que possibles les institutions, les monuments, les cultes de leur modèle – l'*Urbs*, Ville par Excellence. Et l'on retrouve partout, au fond des provinces les plus

¹¹³ DEMAREST Arthur, *Les Mayas. Grandeur et chute d'une civilisation*, éd. Tallandier, Paris, 2007, pp. 199, 201. (traduit de l'anglais américain par Simon Duran et Denis-Armand Canal).

¹¹⁴ GRIMAL Pierre, *Les villes romaines*, éd. PUF, Paris, 1971, p. 5.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 9.

lointaines, les caractères essentiels de la capitale. Mais pourtant, n'imaginons pas les villes romaines toutes semblables entre elles. Les villes africaines ne présentaient pas le même aspect que les villes de Grande-Bretagne. Des variations locales intervenaient et mettaient quelque diversité. Cette différence est imposée par les éléments topographiques et religieux des sites et dieux locaux¹¹⁶.

Le terme de *villes coloniales européennes* désigne des *villes de fondation* fondées en d'autres continents que l'Europe, dans le cadre de la colonisation effectuée par des dizaines de civilisations européennes, les « *civilisations thassocratiques* » des temps modernes, après les grandes découvertes maritimes à la fin du XVe siècle. Ces villes sont fabriquées en masse, de gré ou de force, pendant plus quatre siècles, dispersées sur l'ensemble du territoire de la « *civilisation du maïs* », de la « *civilisation du riz* »¹¹⁷, et du continent noir de l'animisme. En diffusant la société urbaine à l'« *européanité* » vers le monde, s'associant au nouveau commerce maritime plus rigoureux, la fabrication des *villes coloniales européennes* apporte la même ampleur que celle des *villes idéales grecques* et des *villes romaines* effectuée autour du bassin méditerranéen. Mais sous le signe unitaire de l'« *européanité* » et du mercantilisme, ce type propose une diversité selon des motifs différents. D'abord, les acteurs - civilisations sont nombreux, culturellement distincts, et leur stratégie de colonisation est aussi différente. Notre travail se concentrera alors sur les trois plus grands possesseurs : les Espagnols, les Français et les Britanniques.

La fabrication des villes coloniales espagnoles est classique : administrer strictement par le pouvoir royal en métropole ; créer une armature des villes réservées aux colons et pour la mainmise des territoires ; exploiter les matières premières et les métaux précieux des colonies. Les villes coloniales espagnoles, dont le lieu d'implantation est l'Amérique centrale et du Sud, sont fondées selon les doctrines d'urbanisme édictées par le roi, et appliquées sur l'ensemble territoire colonial. Monarchie catholique comme les Portugais, la colonisation espagnole exprime l'autre pouvoir, celui de l'Eglise romaine. La fabrication des villes coloniales espagnoles s'attache à l'évangélisation des peuples locaux. S'étendant sur trois continents, la colonisation britannique se colore d'avantage de commercialisme. Sous le contrôle du pouvoir royal, mais la colonisation est déléguée aux sociétés de commerce extérieur monopole. Dans ce cadre, les colonies britanniques ont divers statuts. Par conséquent, la fabrication des villes coloniales britanniques ne poursuit pas un processus homogène, elle dépend surtout de la perception des fondateurs, qui sont également les possesseurs¹¹⁸. La colonisation française est effectuée séparément en deux étapes, la première en Amérique et la deuxième en Afrique et en Asie, par deux systèmes du pouvoir centralisé, la monarchie et la république. Entrant dans la course avec quelques décennies de retard, la colonisation française se situe à mi chemin entre les deux premières sous le signe du colbertisme, par lequel, le développement des colonies est extrêmement contrôlés et entièrement dépendantes économiquement de la métropole. La fabrication des villes coloniales françaises, notamment en deuxième étape, est sous l'organisation méticuleuse du système étatique et est intégrée dans le développement global du système d'infrastructure des territoires coloniaux. Fabriqués au cours de plusieurs siècles par les acteurs européens, les modèles des *villes coloniales européennes* doivent refléter les théories urbaines qui évoluent dans métropoles, de la ville classique à la ville industrialisée. Les analyses seront illustrées par La Havane, ville coloniale espagnole, ville portuaire – image emblématique de la

¹¹⁶ *Ibid.*, pp. 7-11.

¹¹⁷ CF. BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XVe - XVIIIe siècle)*, op.cit.

¹¹⁸ Par exemple, en Amérique du Nord, la Pennsylvanie, la Delaware et le Maryland ont été octroyés par des chartes royales à des propriétaires privés. Le Rhode Island et le Connecticut ont été octroyés par chartes à des groupes de colons. Le New Hampshire, le Massachusetts, le New York, le New Jersey, la Virginie, la Caroline du Nord, la Caroline du Sud, et la Géorgie sont des colonies royales, propriétés de la couronne.

colonisation, une des premières *villes coloniales européennes* en Amérique ; par Philadelphie, ville idéale de la fraternité des villes coloniales britanniques, créée par l'initiative privée ; par Montréal et Nouvelle-Orléans, villes coloniales françaises en Amérique du Nord, Saïgon, capitale de l'Indochine française, ville coloniale française de l'époque plus contemporaine en Asie.

Ce chapitre se termine avec les *villes théoriques et imaginaires*, qui s'inscrivent également au champ de la ville idéale. Si les *villes de l'industrie* et la naissance des transports express mécanisés (le train et ensuite l'automobile, l'aéroplane) sont des références importantes à la fabrication de ces villes idéales, celles-ci, en revanche, reflètent des critiques de la ville industrialisée. « *La société industrielle est urbaine. La ville est son horizon. Elle produit les métropoles, conurbation, cités industrielles, grands ensembles d'habitation. Et pourtant, elle échoue à aménager ces lieux* »¹¹⁹. Dès l'aube de cette civilisation, les intellectuels pluridisciplinaires en Europe et aux États-Unis tentent d'intervenir, pour « *faire le bonheur collectif des hommes par la maîtrise de la ville industrielle* »¹²⁰, en proposant plusieurs *villes théoriques et imaginaires*. Celles-ci esquissent, alors, les modèles idéaux, voire utopiques, dont la divergence des conceptions dépend de différence de point de vue, que désigne Françoise Choay : culturaliste, progressiste, anthropopologiste, ..., et de la période où se localisent les auteurs. Elles s'évaluent en deux étapes et résultent de la démarche d'observation et de réflexion au XIXe siècle, puis de la démarche de théorie et de doctrine depuis le début du XXe siècle¹²¹. En fait, elles sont produites d'abord par les généralistes : philosophes, politiques, historiens, économistes, industriels, médecins, ingénieurs en première étape. La naissance de l'« *urbanisme* » cède ce chantier aux spécialistes : architectes, urbanistes, dans un deuxième temps. Par conséquent, elles sont très abondantes et variées en terme de l'objectif : des doctrines politique, sociale, culturelle, philosophique, aux doctrines et théories urbaines, en passant par quelques expérimentations à petite échelle. Pour la première étape, notre travail présente le *Phalanstère* de Charles Fourier pour la vie harmonieuse d'une communauté, et la *Cité Linéaire* d'Arturo Soria y Mata, modèle machiniste universel à l'heure de la voie ferrée. Ensuite, nous abordons *La Ville Radieuse* de Le Corbusier, le plus complet des modèles fonctionnalistes, à l'heure de l'automobile et de l'aéroplane, et puis les propositions de l'Archigram, à la base de la culture populaire, de la ville de consommation en masse, à l'heure des communications express et de la haute technologie. L'épilogue de cette sous-partie est l'ouvrage littéraire d'Italo Calvino, *Les villes invisibles*, décrites par Marco Polo à Kublai Khan. Cet ouvrage s'aligne sur l'utopie, alors ces villes, situées dans des contrées ne figurant dans aucun atlas, invite par leur description à la rêverie méditative, et sont des lieux où le réel et l'idéal entretiennent une relation subtile. La doctrine du « *Socialisme en architecture* » et le modèle de la « *Ville socialiste* », ayant hégémonie dans l'ancien bloc communiste, échappent à notre travail. L'imaginaire et les outils de la conception des modèles pour les *villes de fondation* du XXe siècle, notamment celles de l'après Seconde guerre mondiale, se sont par ailleurs nourris d'un important corpus de ces *villes théoriques et imaginaires*.

¹¹⁹ CHOAY Françoise, *L'Urbanisme, utopie et réalités. Une anthologie*, op.cit., p. 7.

¹²⁰ DE MONCAN Patrice, *Villes utopiques, villes rêvées*, éd. du Mécène, Québec, 2003.

¹²¹ CHOAY Françoise, *L'Urbanisme, utopie et réalités. Une anthologie*, op.cit., p. 12.

1. Les villes idéales grecques

Dans la forme des petites cités-états attachée à une vie repliées sur elles-mêmes, dans laquelle il n'est pas difficile à chaque citoyen de connaître tous les autres, le régime politique par tout existant, c'est l'aristocratie, c'est-à-dire le gouvernement des « meilleurs » (par la naissance et par les qualités), ou encore, avec une nuance péjorative qui n'apparaîtra que plus tard, l'oligarchie, c'est-à-dire le gouvernement d'un « petit nombre ». Donc le pouvoir réel appartient au conseil des nobles, composé de membres héréditaires ou élus selon une procédure qui n'est qu'apparence, malgré l'existence du roi et l'assemblée des citoyens. Mais deux événements se produisent : celui de la technique de guerre et celui du commerce maritime lointain, grâce à l'évolution du navire de guerre. Ces événements transforment le monde grec, dont à l'origine, les cités-états littorales et insulaires égéennes étaient des colonies agraires, comme Milet. Dans une évolution économique basée dorénavant sur le commerce, l'industrie, l'utilisation du fer, d'une monnaie frappée, de l'alphabet à partir du VIIe siècle, il apparaît une nouvelle forme de pouvoir, celle de la démocratie, dans laquelle Athènes trouvera sa première puissance parmi des cités-états, en passant par la tyrannie pendant une court période¹²². Certes dans le cadre de la cité démocratique « *s'élabore une nouvelle culture, qui est encore la base de notre culture [européenne] traditionnelle* »¹²³, dont la philosophie, la politique, la science, l'architecture de ville, la littérature. Mais la tyrannie - pouvoir d'un « homme supérieur » - qui est contraire à l'idée même de la cité fondée sur l'égalité entre des citoyens de plein droit, réapparaît avec une force singulière plus tard dans la période hellénistique, et permet pour la première fois, selon Roland Martin, d'ouvrir de vastes chantiers de construction qui améliorent les conditions de vie matérielle citadine. Ce sont des aménagements de rues, des travaux d'adduction d'eau, des constructions de belles fontaines, des constructions portuaires, des travaux de fortifications, etc. Car originellement la notion de cité, la *polis*, ne s'identifie pas avec l'idée d'un groupement urbain. Ses éléments sont d'ordre politique, moral, religieux, elle prend naissance dans un système d'habitat dispersé, rural ou agraire¹²⁴.

En tout cas, sous le signe d'une tradition, *synoecisme* – acte de la création d'une communauté politique par les *génos*, et de l'idéal de l' « homme indépendant », la nouvelle civilisation grecque se forme en dispersant les *polis* dans le bassin oriental de la Méditerranée au moyen de la colonisation, commencée vers le milieu du VIIIe siècle dans le sud de la péninsule italienne et sur la rive d'Asie. Cette civilisation revêt un caractère particulier dans le processus de fondation des colonies. Celles-ci, fondée sur le modèle de sa métropole, sont indépendantes et peuvent se mettre en conflit avec cette dernière. Elles deviennent éventuellement une métropole en fondant ses propres colonies, comme en Ionie, donc « *la cité la plus active y fut sans conteste Milet, au débouché de la vallée du Méandre [...]. Elle prit la tête de l'expansion vers les Détroits et la mer Noire, parvenant, nous dit-on, à fonder ou à se rattacher, dans cette région, 90 villes ou comptoirs. Elle participa au mouvement collectif qui aboutit, dans le delta du Nil, à la fondation de Naucratis par douze cités grecques, dont onze orientales et une seule européenne* »¹²⁵. Dans cette trajectoire du monde grec, les *polis* – « *le même terme désigne tantôt le cadre politique où s'incarne ce groupement, tantôt l'habitat où s'organise sa vie matérielle* »¹²⁶, présentent au point de vue de l'outillage urbain, trois types de modèle.

Le premier type s'inscrit dans le terme de « politique », fonction primitive de *polis*. Il se compose de deux aspects : l'organisme social à vocation d'un programme toujours le même,

¹²² CROUZET Maurice (sous la direction de), AYMARD, AUBOYER Jeannine, *op.cit.*, pp. 260-266.

¹²³ BENEVOLO, *op.cit.*, pp. 41-43. Selon l'auteur, les nouvelles mesures économiques : le fer, l'alphabet, la monnaie frappée et surtout le trafic maritime ont permis que les *polis* s'épanouissent et s'étendent à tout le bassin oriental de la Méditerranée. Mais les *polis* se trouvaient habituellement loin de la côte, pour éviter les attaques des pirates.

¹²⁴ MARTIN Roland, *op. cit.*, p. 14.

¹²⁵ CROUZET Maurice (sous la direction de), AYMARD, AUBOYER Jeannine, *op.cit.*, p. 263.

¹²⁶ MARTIN Roland, *op.cit.*, p. 13.

et la réflexion philosophique et scientifique pour réaliser la cité idéale, dans le cadre d'une cité-état enfermée. Cette définition est importante dans un contexte où selon Lewis Mumford, les constructions des édifices symboliques de la *polis* peuvent faire l'objet de plans concertés, peut-être même que, comme certains récemment l'ont suggéré, les effets d'une répartition asymétrique sont-ils exactement prévus. Mais la forme même des édifices, semi-circulaires ou rectangulaires, n'est nullement coordonnée dans l'unité d'un plan d'ensemble, et chacun d'eux, demeuré parfaitement autonome, n'est soumis à aucune forme de gradation hiérarchique. Cette simple constatation est en elle-même significative¹²⁷. Le terrain où s'épanouissent ces modèles, ce sont les villes traditionnelles de la métropole, telles que Thèbes, Athènes « *où le lien qui unit l'Athénien à sa ville reste essentiellement politique et administratif, non point résidentiel. L'extension de la cité, les problèmes d'urbanisme ne l'intéressent que du point de vue politique, comme un reflet de la puissance de la communauté ; tous les grands travaux exécutés par Athènes au Ve siècle, et en particulier les vastes programmes de Périclès, menés à bien par Phidias et Ictinos, portent la marque de cet état d'esprit* »¹²⁸. Dans ce contexte, les auteurs les plus significatifs sont les politiques, les philosophes et les scientifiques, tels que Platon, Aristote ou Hippocrate.

Le deuxième type s'annonce dans l'organisation matérielle de la cité, où les architectes et parfois également philosophes jouent un rôle décisif. Cette organisation matérielle la plus connue est celle que Aristote dans sa *Politique* attribue à Hippodamos de Milet, mais qui « *au moins dans ses lignes essentielles, existe avant lui, et qu'il n'a fait qu'uniformiser, suivant un plan général fixé à l'avance et réalisé d'un seul coup sur le terrain* », selon Homo Léon¹²⁹. Hippodamos, lui-même, construit avec ce plan en échiquier plusieurs projets : Milet (479), Le Pirée, le grand port d'Athènes, et la colonie nouvelle de Thurioi (446-443) dans l'Italie méridionale. Après lui, Rhodes (408-407), la nouvelle Sélinonte en Sicile (après 409), Mantinée (371), Thèbes (316) seront reconstruites conformément au même schéma.

Et le dernier type s'inscrit dans le terme de « villes hellénistiques », les vraies grandes villes - Alexandrie, Antioche, Ephèse, Pergame, Nicée, Priène – dans lesquelles le génie grec dira son dernier mot en matière d'urbanisme, tant pour le plan même - la disposition en échiquier devenue générale - que pour la réalisation des grands services publics. La diffusion de l'hellénisme à travers le littoral d'Asie a pour résultat de briser le cadre étroit de la cité grecque traditionnelle et, sous la forme politique des puissantes régimes militaires nées de la conquête d'Alexandre, d'élargir démesurément le champ de l'hellénisme¹³⁰.

Selon Roland Martin, « *polis, c'est d'abord l'acropole, la demeure fortifiée des seigneurs et maîtres du groupe ; le mot n'a pas d'autres sens dans la langue de l'épopée homérique ; et il faut un autre terme, astu, pour désigner l'habitat qui se groupe autour du palais, embryon d'une ville future* ». Les exigences fonctionnelles (défense, politique, administration, religion, économie), en s'adaptant aux conditions géographiques, détermine les formes de *polis* nettement caractérisées, très représentatives de la civilisation grecque : les « villes-acropoles », les « villes de plaine », les « villes mixtes », mais les plus classiques sont les « villes maritimes » qui se répètent, avec quelques très légères variantes, tout au long des rivages méditerranéens¹³¹. Lewis Mumford parle de deux « modes », celui qui est influencé par l'esprit des institutions de l'acropole, se situe dans presque l'île continentale du pays et des

¹²⁷ MUMFORD Lewis, *op. cit.*, p. 210.

¹²⁸ *Ibid.*, p. 15.

¹²⁹ HOMO Léon, *Rome impériale et l'Urbanisme dans l'antiquité*, éd. Albin Michel, Paris, 1952, pp. 28-29.

¹³⁰ *Ibid.*, pp. 29, 59.

¹³¹ MARTIN Roland, *op. cit.*, pp. 13, 36.

îles avoisinantes. L'autre, influencé par l'esprit de l'*agorà*, se trouve dans les cités coloniales de la côte d'Asie Mineure¹³².

Le point de vue de Leonardo Benevolo est contraire¹³³. *Polis* est un « tout unique » défini par un programme qui se caractérise en trois aspects. D'abord, la topographie, « *on distingue alors la ville haute (l'acropolis, où se trouvent les temples des dieux et où les citoyens peuvent encore se réfugier en dernier recours), et la ville basse (l'asty, où se déroulent les activités commerciales et les relations civiles) ; mais ce sont les parties d'un seul organisme, car la communauté urbaine fonctionne comme un tout unique, quel que soit son régime politique* ». Le deuxième aspect présente trois organes politiques et spirituels nécessaire à ce fonctionnement. D'abord, le foyer commun, consacré au dieu protecteur de la ville, où sont offerts les sacrifices, où se tiennent les banquets rituels et où sont reçus les hôtes étrangers. Ensuite, un lieu symbolique, annexé à l'édifice où résident les premiers dignitaires de la ville (les *prytanes*) et qui prend le nom de *prytanée* : il comprend un autel avec une fosse remplie de braises, une cuisine et une ou plusieurs salles à manger. Le feu doit toujours y être entretenu et lorsque les émigrants partent pour fonder une colonie, ils emportent, du foyer de la patrie, le feu qui devra brûler dans le *prytanée* de la cité future. Le troisième organe s'est le conseil, *boulê*, des nobles ou des fonctionnaires qui représentent l'assemblée des citoyens, et envoient leurs représentants au *prytanée*. Il se réunit dans une salle couverte qui s'appelle *bouleutêrion*. Enfin, le troisième aspect s'est l'assemblée des citoyens, *agorà*, qui se réunit pour écouter les décisions des chefs ou pour délibérer. Le lieu de réunion est d'habitude la place du marché qui s'appelle aussi *agorà*, ou bien dans les villes plus grandes, un lieu en plein air spécialement aménagé. Dans les cités démocratiques le *prytanée* et le *bouleutêrion* se trouvent à côté de l'*agorà*.

Leonardo Benevolo précise également l'organisme de la *polis*, révélé par quatre faits. La ville est un tout unique où n'existent pas de zones fermées et indépendantes. Elle peut être entourée de murs, mais ne peut être subdivisée en enceintes secondaires, comme les villes égyptiennes ou mésopotamiennes. Les maisons ne forment pas de quartiers réservés à des classes ou à des populations d'origine différente. Dans certains lieux spécialement aménagés — l'*agorà*, le théâtre — la totalité de la population ou une grande partie de celle-ci peut se réunir et se reconnaître en tant que communauté organique. L'espace de la ville est divisé en trois zones : les zones privées occupées par les maisons d'habitation, les zones sacrées — les enceintes des temples des dieux —, et les zones publiques destinées aux réunions politiques, au commerce, au théâtre, aux jeux du stade, etc. L'Etat, qui incarne les intérêts généraux de la communauté, gère directement les zones publiques et intervient dans les zones sacrées et dans les zones privées. Dans le panorama de la ville, les temples se détachent nettement de tout le reste mais davantage par la qualité que par la dimension. Ils se dressent sur une position dominante, à l'écart des autres édifices.

La ville, dans son ensemble, forme un organisme artificiel inséré dans l'environnement naturel, et lié à ce dernier par un rapport délicat ; elle respecte les grandes lignes du paysage naturel, qui en beaucoup d'endroits significatifs est laissé intact, elle l'interprète et l'intègre par des productions architecturales. La régularité des temples, qui ont un plan parfaitement symétrique, est compensée presque toujours par l'irrégularité des aménagements environnants, qui se fond ensuite dans le désordre du paysage naturel. La mesure de cet équilibre entre nature et art donne à chaque ville un caractère individuel et reconnaissable. L'organisme de la ville se développe dans le temps, mais atteint à partir d'un certain point un équilibre qu'il vaut mieux ne pas rompre par des modifications partielles, mais par une

¹³² MUMFORD Lewis, *op.cit.*, pp. 247-246.

¹³³ BENEVOLO Leonardo, *op. cit.*, pp. 41-45.

colonie dans un pays lointain. « *C'est précisément à cause de ces quatre caractères — l'unité, l'articulation, l'équilibre avec la nature, la limite de la croissance — que la ville grecque vaut dorénavant comme modèle universel; elle donne à l'idée de société humaine une physionomie précise et durable* », toujours selon Leonardo Benevolo.

Maintenant il faut regarder le quatrième fait. Une grande ville ne faut pas dépasser « dix mille » citoyens. On organise alors une expédition de citoyens pour fonder une nouvelle *polis*, non seulement en raison de la faiblesse des ressources (des terres cultivables et l'approvisionnement en eau, élément hygiénique important) mais suivant un acte politique : assurer la condition nécessaire à un développement harmonieux de la vie civile, ou consacrer l'existence autonome et indépendante de la communauté politique appelée *polis*, comme précise Roland Martin. Cependant, le processus de fondation d'une nouvelle *polis* doit toujours commencer avec une « imagination » à travers un acte religieux, le *nomos*, qui veut que, en principe toute fondation de ville soit précédée de la consultation d'un oracle ; c'est valable pour toute l'époque archaïque et classique, moins régulièrement suivi, semble-t-il, pendant la colonisation hellénistique menée par Alexandre. Il semble que celui-ci ait souvent pris la précaution de s'assurer la garantie des grands oracles grecs ou étrangers pour de telles entreprises¹³⁴. Ce rite apporte trois indications importantes du dieu : l'approbation du dessein de fonder une colonie en tel ou tel pays ; l'assurance du succès et de la prospérité ; mais surtout le choix du lieu d'implantation de la ville future, et avec parfois le nombre et la qualité des compagnons du fondateur. Cette dernière indication fait parti d'une tradition grecque, et l'on verra son rôle principal dans les réflexions philosophiques sur la ville idéale. Bien qu'il s'agisse d'une œuvre collective, décidée par l'assemblée des citoyens, l'intervention d'un fondateur, soutenu par le dieu, apparaît comme une nécessité et l'imagination des Grecs ne sera jamais à court d'invention pour suppléer aux déficiences de l'histoire¹³⁵, comme le raconte Diodore, philosophe grec antique, concernant la ville de Thourioi, fondée en Grand Grèce en 443 avant J.-C. :

« L'oracle d'Apollon qu'on avait consulté répondit qu'il fallait fonder une ville en un lieu où l'on boirait de l'eau avec mesure et où l'on pourrait manger sans mesure. Débarqués en Italie, les colons se rendirent à Sybaris et cherchèrent l'emplacement que le dieu leur avait indiqué. Non loin de la ville, ils trouvèrent une source appelée Thouria ; elle s'écoulait par un tuyau d'airain que les indigènes appellent un médimne ; ils reconnurent là le lieu indiqué par l'oracle. Ils l'entourèrent donc d'un mur et construisirent une ville qu'ils appelèrent Thurium, nom de la source. Ils divisèrent cette ville, dans le sens de la longueur, par quatre avenues, dites d'Héraclès, d'Aphrodite, de l'Olympien et de Dionysos ; dans le sens de la largeur, ils tracèrent trois rues, appelées Hérôa, Thuria et Thurina. Dans les zones circonscrites par ces rues on éleva des maisons, et la ville eut une belle apparence »¹³⁶.

Le choix du lieu d'implantation de la ville d'Alexandrie est aussi un fruit de l'imagination d'Alexandre, qui disait avoir reçu d'Homère dans ses rêves de précieuses indications sur l'emplacement de la ville qu'il voulait fonder sur les côtes d'Égypte. Plutarque a repris ce récit : « *Levé aussi tôt il s'en va vers Pharos qui était alors une île, un peu au-dessus de la bouche canopique et qui aujourd'hui est rattachée au continent par une chaussée. Lorsqu'il vit les avantages de ce site..., il proclama qu'Homère, admirable en toutes choses, était aussi le plus habile des architectes : il donna l'ordre de dessiner le plan*

¹³⁴ MARTIN Roland, *op.cit.*, p. 39. Cependant, selon auteur, l'examen des textes anciens révèle que la plupart d'entre ces consultations sont apocryphe, elles sont souvent bien postérieures à l'acte de fondation, pour expliquer telle condition particulière de l'établissement ou justifier une revendication, relatif à l'avenir de la ville.

¹³⁵ *Ibid.*, pp. 39-40.

¹³⁶ Cité in MARTIN Roland, *op.cit.*, p. 41.

de la ville. Comme on n'avait pas de terre blanche, on dessina le tracé avec de la farine sur la terre noire... Le roi considérait ce plan avec plaisir quand soudain, des oiseaux venus en foule du fleuve et du lac, de toute espèces et de toute taille, s'abattirent sur les lieux, semblables à des nuées, et ne laissèrent pas la moindre trace de farine ; Alexandre fut troublé par ce prodige ; pourtant les devins le rassurèrent en lui disant que la ville qu'il bâtissait serait très riche et serait capable de nourrir des hommes très divers »¹³⁷.

En réalité, fondées sur les territoires à la frontière entre la mer et les montagnes, si l'*acropolis* se situe normalement sur une colline, la localisation doit permettre immédiatement aux *polis* de posséder un port maritime à proximité – ses seules portes vers le monde extérieur – mais à une certaine distance de la ville, car celle-ci se trouve habituellement loin de la côte pour ne pas être exposée aux attaques des pirates¹³⁸. Autre critère décisif au choix du site : la fonction défensive qui doit assurer l'autonomie politique et matérielle de la cité-état. L'alliance de ces aspects impose les traits devenus classiques du site urbain grec dont les éléments se retrouvent identiques sur tous les rivages de la Méditerranée. Une certaine forme de paysage a été choisie de préférence pour les établissements. Une éminence géographique variable (butte témoin, éperon simple, éperon barré, croupe, promontoire, presque île) constitue le centre attractif du groupement ; au sommet de la hauteur s'installe l'acropole, de caractère à la fois défensif et religieux, et la ville s'étend tout autour sur les flancs ou sur l'un des flancs plus favorables, parfois jusque dans la plaine. Un site idéal combinait l'acropole et la mer, la forteresse et le port qu'enfermait une même enceinte¹³⁹. Pourtant, Harriet Boyd Hawes a soutenu que le choix des lieux élevés comme sites urbains était dû avant tout à un désir d'économie : en Grèce où le roc couvre la plus grande partie du sol, chaque pouce de terre végétale est précieux, or les vallées sont fertiles et les montagnes souvent incultes. Si les maisons se sont tassées sur un étroit espace, c'est afin de gagner de la place pour les cultures¹⁴⁰.

Si les récits cités plus haut nous indiquent le rôle central des architectes dans la création de villes et le rapport étroit entre eux et le pouvoir, ils nous apportent également d'autres informations importantes : *« une fois la décision prise et le site reconnu sous la garantie des dieux, l'esprit rationnel et pratique des Grecs accorde, dans l'installation et la fondation de la ville, plus de place aux architectes qu'aux devins et aux prêtres. La part faite aux rites religieux est très restreinte. Certes le tracé du plan est précédé de sacrifices accompagnés de prières ; mais nous n'avons pas en Grèce de rites particuliers attachés au tracé du pomerium qui fixe les limites de la ville, impose le plan [orientation] et la forme de l'enceinte. Celle-ci n'a pas de valeur religieuse particulière ; sa présence ne se justifie que par son rôle défensif ; son tracé relève de préoccupations exclusivement militaires. Quand, ensuite, le plan intérieur est dessiné sur le terrain, que la surface de la ville est découpée en quartiers par un réseau de rues, les fondateurs n'ont pas la préoccupation de réserver les emplacements rituels de l'arx et du templum ; seules les considérations pratiques inspirent ces opérations qui relèvent uniquement des architectes »*¹⁴¹. Par exemple, d'après Strabon, géographe grec antique, Deinocratès, architecte de Rhodes, aurait choisi l'orientation des grands axes d'Alexandrie pour des raisons climatiques, cherchant à éviter, du Sud au Nord, *« le souffle embrasé du Khamsin »*, mais exposant les petites rues transversales perpendiculaires à la mer *« à la brise rafraîchissante des vents étésiens »*¹⁴². Pourtant, les chercheurs s'opposent sur la manière d'orienter les plans, rituelle ou pratique. Armin von Gerkan (dans son ouvrage sur les cités

¹³⁷ Cité in MARTIN Roland, *op.cit.*, p. 42.

¹³⁸ BENEVOLO Leonardo, *op. cit.*, p. 43.

¹³⁹ MARTIN Roland, *op.cit.*, p. 31.

¹⁴⁰ Cité in LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes*, *op.cit.*, p. 32.

¹⁴¹ *Ibid.*, p. 40.

¹⁴² Cité in MARTIN Roland, *op. cit.*, pp. 42-43.

grecques, *Griech, Staedteanlagen*, 1924) refuse tout fondement religieux et met en avant des raisons topographiques et hygiéniques, tandis que Pierre Lavedan (*Histoire de l'urbanisme*, 1926) admet l'existence d'une orientation déterminée, indépendante des préoccupations pratiques, en opposition avec elles parfois.

De plus, le processus de fondation des *polis* tient compte également de l'utilisation du sol même du site lorsque l'on s'y implante. Le premier élément de processus, ce sont les *synoecismes*, réunissant des habitants d'origines diverses, même s'ils ne parviennent pas toujours à une vraie ville. Le deuxième, c'est l'installation des colonies auprès de populations locales, notamment en Egypte et en Asie. Le troisième, ce sont les villes formées par les grecs issus de cités-états diverses – les « colonies panhelléniques ». Ces trois éléments ont constitué un élément décisif de la division du site et ont agi sur le tracé, sur la répartition et même sur la physionomie des quartiers, selon Roland Martin. Par exemple, Naucratis, colonie commerciale fondée au VI^e siècle sur un plan régulier, axé sur les directions cardinales, a divisé son sol en deux quartiers, le quartier égyptien autour de ses sanctuaires et marchés ; le grec autour son centre commercial et religieux, l'*Hellenion*, où les diverses délégations participant à la fondation de la cité installent leurs dieux. Tandis que sur les ruines de l'ancienne *polis* Sybaris, la division du site de la nouvelle *polis* Thourioi en douze quartiers est l'effet de la distribution politique des émigrants qui sont répartis en dix grandes *génos* (les clans ou les familles larges) correspondant à leur lieu d'origine : le Péloponnèse en fournit trois contingents, la Grèce centrale est répartie elle aussi en trois et la Grèce insulaire est représentée par les quatre derniers. Il est très vraisemblable que suivant la coutume, un quartier est attribué aux anciens citoyens sybarites. La division du site urbain correspond également à une répartition des terres cultivables en parcelles, attribuées à chacun des *génos* urbains. Les centres administratifs, commerciaux et industriels reçoivent leur quartier défini et limité à l'intérieur du plan de la ville¹⁴³. Dans la même catégorie des colonies refondées comme Thourioi, se trouve Milet, refondée sur l'emplacement de l'ancienne *polis* détruite, donc un site partiellement vierge.

Nous passons maintenant à un autre aspect du modèle de « politique » - la ville idéale - proposée par les philosophes et les scientifiques grecs antiques. C'est en médecine que se trouvent les premières doctrines pratiques sur la ville idéale, dont la plus importante est *Les Airs, les Eaux et les Sites* d'Hippocrate, « une véritable théorie du choix des sites qui rationalise un ensemble d'observations sur le régime des eaux et des vents, la nature des sols, l'exposition et l'ensoleillement »¹⁴⁴, dans laquelle, le maître « définit les règles d'hygiène fondamentales, leurs application au choix des emplacements et à la construction des cités »¹⁴⁵, ainsi que leurs apports à la santé, au moral des habitants et aux productions, comme le témoigne son texte : « Les villes exposées aux Levant sont naturellement plus salubres que celles qui sont tournées vers le nord ou vers le midi... Les habitants y ont le teint meilleur et plus fleuri ; ils ont un caractère plus vif, des sentiments et un esprit supérieurs à ceux des gens exposés au Nord... Les maladies y sont moins nombreuses ». Ces doctrines d'Hippocrate ne sont appliquées que lors de la construction de nouvelles *polis* en Grèce d'abord, puis dans les villes de colonisation romaine. Et l'architecte romain Vitruve doit affirmer ces principes au premier siècle de notre ère, montrant que leur valeur était demeurée entière¹⁴⁶.

La pensée de Platon (427-347 avant J.-C.) est toujours au cœur de la philosophie, mais aussi au centre de l'idée de ville idéale des civilisations méditerranéennes. Le « désir » ou « amour

¹⁴³ MARTIN Roland, *op. cit.*, pp. 44-46.

¹⁴⁴ CHOAY Françoise, *Le règle et le modèle, sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, *op.cit.*, p. 32.

¹⁴⁵ MUMFORD Lewis, *op.cit.*, p. 185.

¹⁴⁶ *Ibid.*, p. 185.

du savoir » (*philo-sophia*) le pousse à considérer l'organisation sociale du territoire et de la *polis* comme le moule idéal pour élaborer des rapports perfectibles entre les être humains. Platon définit à cette occasion un projet idéal auquel feront désormais référence tous les penseurs et tous les politiciens, pour leurs propositions et leurs rêves d'harmonie sociale. Si dans *La République* (*politéia*), il rêve de l'Etat idéal où les philosophes sont au pouvoir, après l'Atlantide (*Critias*), il imagine dans son dernier ouvrage, *Les Lois*, son ultime modèle de cité idéale qui est situé cette fois dans l'île de Crète, une ville et ses faubourgs, habités par cinq mille quarante familles, dont le nombre ne devra jamais augmenter et pour qui la propriété privée est autorisée. Organisée en cercles concentriques, elle se fonde sur la répartition égalitaire des terres agricoles et des habitations : chaque famille possédera une maison et un terrain dans les faubourgs de la ville, ainsi qu'une autre maison dotée d'un autre terrain sur le territoire de la *polis*. Cette cité n'est pas entourée de murailles défensives¹⁴⁷. Le choix du site est également l'élément majeur apportant l'harmonie social au sein de cette cité idéale, écrit Platon : « à propos des sites gardons-nous d'oublier qu'il en est de supérieurs à d'autres pour rendre les âmes meilleures ou pires, principe auquel ne doivent point s'opposer les lois ; certains lieux, à cause des vents variés, je pense, et des vagues de chaleur sont inhospitaliers ou favorables ; d'autres le sont pour les eaux ou pour les produits du sol qui non seulement donnent au corps une nourriture meilleure ou inférieure, mais sont moins capables de fournir aux âmes des nourritures du même genre ». La civilisation grecque est thalassocratique, mais pour la ville idéale de Platon, les sites portuaires sont à écarter car « la proximité de la mer pour un pays est un agrément de la vie quotidienne, mais c'est un voisinage saumâtre et nocif ; en y introduisant le commerce et le trafic de détail, en implantant dans les âmes des mœurs instables et incertaines, elle rend la ville méfiante et inamicale à l'égard d'elle-même et aussi de tous les autres hommes ».

Le philosophe Aristote (384-322 avant J.-C.), future maître d'Alexandre, « semble s'attaquer au problème de l'organisation urbaine de façon plus globale et indépendante » par les règles qui « sont partie intégrante de la réflexion sur les constitutions qui est le sujet de ses *Politiques* »¹⁴⁸. Il propose une doctrine aux fondateurs de ville vers la « ville idéale possible »¹⁴⁹, car selon Aristote, « dans le domaine qui touche la polis comme dans d'autres domaines de la science, on peut définir différemment le but de la recherche : on peut décrire la polis qui est idéale dans l'absolu, puis une polis meilleure dans des circonstances données et, pour finir, celle qui est simplement réalisable et qui peut néanmoins se définir comme un ordre satisfaisant », alors « il est inutile de discuter en détail les institutions de la polis idéale, puisque la difficulté n'est pas tant de les concevoir que de les mettre en pratique ». Dans cette doctrine, dans laquelle, certains termes identiques à ceux des traités hippocratiques (l'hygiène, l'exposition, l'alimentation en eau) ou opposés à la ville idéale de Platon (l'utilité des murailles) ou opposés à la localisation traditionnelle des divers édifices publics liés au fonctionnement de la cité grecque. Mais la qualité du site est particulière importante, qui dans la tradition grecque, impose le choix du lieu, à la conception de modèle, suivant la nature du pouvoir politique :

« Quant aux avantages internes des sites, il faut souhaiter qu'ils répondent à quatre aspects différents. D'abord, — et c'est l'essentiel — la salubrité ; l'exposition à l'Est, soumise aux vents d'Est, est plus salubre ; subsidiairement l'exposition au Nord, qui est saine en hiver. Par ailleurs, le site doit convenir aux activités civiles et militaires ; à l'égard de ces dernières, il doit offrir de faciles sorties aux habitants, mais présenter des difficultés d'accès et d'investissement aux ennemis. Quant aux eaux des sources et aux fontaines, qu'elles coulent naturellement et en abondance ; sinon, on y pourvoira par la construction de vastes et

¹⁴⁷ VERCELLONI Virgilio, *op. cit.*, Planche 6.

¹⁴⁸ CHOAY Françoise, *Le règle et le modèle, sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, *op.cit.*, p. 32.

¹⁴⁹ VERCELLONI Virgilio, *op. cit.*, Planche 7.

abondantes citernes pour les eaux de pluie en sorte qu'elles ne manquent jamais aux assiégés en temps de guerre. Puisque la santé des habitants est un objet de préoccupation et qu'elle dépend de la situation et de l'orientation du site, comme aussi de l'emploi d'eaux saines, il faut porter ses efforts sans réserve sur ces points. Car les choses d'un emploi fréquent et constant pour le corps sont très importantes pour la santé, or la finalité de l'eau et du vent est précisément de cette nature. Cependant dans les villes bien administrées, les eaux doivent être séparées si elles ne sont pas toutes semblables, ni en quantité inépuisable ; d'un côté, les eaux bonnes à boire, et ailleurs celles qui servent aux usages ménagers.

Quant aux sites fortifiés, ils ne conviennent pas également à tout État ; ainsi, les acropoles conviennent aux régimes oligarchiques, les plaines aux démocraties; les aristocraties ne recherchent ni les unes, ni les autres, mais préfèrent une pluralité de positions fortifiées. La disposition des habitations privées est considérée comme plus agréable et plus commode pour les diverses activités si le site a été bien tracé, suivant la nouvelle manière d'Hippodamos, mais, au contraire, pour la sécurité militaire, le système du temps passé valait mieux ; il était difficile aux étrangers de s'y reconnaître et aux assaillants de l'explorer. C'est pourquoi il faut emprunter aux deux systèmes (c'est possible en agissant suivant le procédé des « rangs » que pratiquent les vigneron dans leur culture), et il ne faut, pas appliquer le tracé régulier à l'ensemble de la ville, mais procéder par sections et par quartiers. On satisfera ainsi à la sécurité et à l'esthétique ».

Hippodamos, architecte, philosophe et météorologue, avait imaginé une ville idéale de zonage, citée par Aristote dans *La Politique*. « Il préconisait une cité de dix mille hommes, répartis en trois classes ; l'une comprenait les artisans, l'autre les laboureurs, la troisième les gens de guerre et les gens d'armes. Il partageait aussi le territoire en trois zones : sacrée, publique, privée ; la première était consacrée aux dieux ; de l'autre, les gens de guerre tiraient leurs moyens d'existence ; la troisième était livrée aux laboureurs ». Hippodamos est désigné aussi par Aristote comme l'auteur du plan en échiquier, *plan hippodamien*, incarné par la refondation de Milet. Celle-ci se situe au cœur de l'Ionie, où s'annonce déjà une tradition d'un « plan orthogonal – mais combien timide et limité, imposé par sa qualité pratique et son extrême simplicité », selon Roland Martin. Tandis que, les colonies implanté en Grande Grèce au VI^e siècle, Naples, Paestum « furent entièrement construites selon un plan en damiers », et Naucratis en Egypte, « bâtie selon des plans d'une régularité caractéristique, date même du VII^e siècle »¹⁵⁰.

Mais il semble que « cet urbanisme fonctionnel » avec « un plan urbain, clair, net, aux alignements réguliers, prévoyant l'emplacement de tous les organismes qui doivent répondre aux diverses fonctions », est l'ouvrage collectif d'une génération d'architectes et d'ingénieurs milésiens, dont Hippodamos, qui cueillent les fruits de recherches anciennes, de tentatives sporadiques et qui revoient l'héritage d'une longue évolution intellectuelle, philosophique et notamment mathématique, menée par Thalès et Pythagore¹⁵¹. « Hippodamos avait subi l'influence des doctrines pythagoriciennes et il paraît, en particulier, avoir accepté le principe essentiel de Pythagore sur l'importance de l'harmonie, du nombre et de la proportion aussi bien dans l'univers physique que dans les sociétés humaines. Et il a cherché, au témoignage d'Aristote, à faire passer un peu cet esprit de classification dans l'organisation et peut-être dans le plan des cités nouvelles »¹⁵². Leonardo Benevolo et Roland Martin font la description détaillée concernant les plans de zonage en échiquier, de Milet et ses sœurs, dans lesquels les sols du site sont marqués profondément par le tracé en lotissements géométriques différents, quelle que soit leur topographie : en carré à Milet, en

¹⁵⁰ MUMFORD Lewis, *op. cit.*, pp. 247, 248.

¹⁵¹ MARTIN Roland, *op.cit.*, pp. 105-106.

¹⁵² *Ibid.*, p. 16.

rectangle à Priène, en grand bande à Paestum et à Agrigente. Il en résulte des voies homogènes toutes semblables. Il est intéressant de savoir comment les architectes grecs mettent en application un plan en apparence si rigide sur les reliefs méditerranéens. Prenons par exemple Priène, la voisine de Milet, sur la côte d'Asie.

« Contraints sans doute par les atterrissements du Méandre de quitter leur ancienne installation, les Priénéens, au nombre de quatre à cinq mille, créent une nouvelle ville sur les premières pentes rocheuses de la chaîne du Mycale, au Nord de la vallée. Site curieux, difficile à défendre, malaisé à aménager, puisque sur une distance de quelques centaines de mètres l'altitude qui est de 30 mètres au niveau de la plaine dans le stade, l'édifice le plus méridional de la cité, atteint 381 mètres sur l'acropole. Et la région haute de la ville, où se dressait, isolé, le sanctuaire de Déméter, était sous la menace constante d'éboulements rocheux; l'aire habitable se trouvait donc très réduite, même au prix de travaux d'aménagement considérables ; en plusieurs points, au temple d'Athéna comme au gymnase inférieur, les terrasses ont été creusées artificiellement dans le rocher. Tel est le site sur lequel fut appliqué le plan orthogonal mis à la mode par les Milésiens.

Le damier fut posé presque exactement suivant les directions cardinales ; quatre axes principaux Est-Ouest s'étagèrent à égale distance, malgré la dénivellation, sur les premières pentes ; au Sud une cinquième rue parallèle fut amorcée, mais vers l'Est elle ne pouvait se prolonger que par des escaliers ; enfin une sixième artère bordait les pentes les plus abruptes au Nord du théâtre. Ces axes drainaient les courants de circulation, en liaison avec les principales portes de la ville, et ils attirèrent à eux les groupes de monuments ; l'agora s'ouvrait largement sur la principale de ces artères qui aboutissait à la porte de l'Ouest, en direction de la mer ; la suivante, plus au Nord, débouchait dans le sanctuaire d'Athéna ; enfin, les plus belles demeures et le théâtre bordaient, à un niveau supérieur, la dernière rue bien tracée. L'implantation de ces rues n'avait pas été réalisée sans difficulté ; pour permettre à la rue de l'agora de conserver son tracé rectiligne en direction de la porte occidentale, les équipes de voirie ont dû faire sauter plus de mille mètres cubes de rocher, et il n'est pas sûr que la rue dite d'Athéna ait été poussée jusqu'à l'enceinte vers l'Ouest ; le sanctuaire d'Athéna constituait une sorte de bouchon. Dans le sens Nord-Sud, suivant les pentes, les arpenteurs n'ont point transigé avec la régularité du damier et ont imperturbablement tracé leurs rues équidistantes à travers les falaises ; elles se transformaient très vite en escaliers ; c'est ainsi qu'une rampe de 72 marches fut nécessaire pour relier l'agora au propylon du sanctuaire d'Athéna, entre deux artères longitudinales. Avec une variation de quelques centimètres seulement, les îlots mesurent 47 m. 20 de long et 35 m. 40 de largeur, soit 160 x 120 pieds de 0 m. 295, unité qui se retrouve identique dans le temple d'Athéna »¹⁵³.

« Que ce soit au Pirée, à Milet, à Priène ou à Olynthe, nous constatons que le tracé de l'enceinte n'a aucun rapport avec les grandes lignes du plan ; il obéit uniquement à des considérations topographiques et recherche les avantages défensifs ; il suit les contours des côtes, parcourt zig-zag les lignes dominantes ou de plus forte pente, adopte des formes très variables, sans se modeler sur les contours de la surface bâties qui est, en général, bien inférieure à la surface totale enfermée dans l'enceinte. Si certaines portes sont en rapport immédiat avec un axe principale de circulation, comme la porte Ouest de Priène et la grande rue de l'agora, la règle n'est pas absolue et on constate souvent des décalages entre les portes et le débouché des rues principales »¹⁵⁴.

Si jusque là, la fondation de *polis* est le fruit des architectes, des arpenteurs, des géomètres, grâce à une décision collective à l'initiative des personnages importants comme le général

¹⁵³ *Ibid.*, pp. 113-114.

¹⁵⁴ *Ibid.*, p. 121.

Périclès avec la fondation de Thourioi, la « ville hellénistique » exprime l'imagination d'un pouvoir individualiste, dont sans doute la plus emblématique est Alexandrie, qui ouvre la ville idéale grecque à un nouvel horizon, à une nouvelle culture urbaine. Si la ville comme organisme physique est l'image du corps social, nous devons reconnaître que l'indépendance des cités-états et la limitation de leur développement sont les conditions indispensables des autres valeurs : quand s'achève l'unification de toute la Grèce par Philippe de Macédoine, se rompt également l'équilibre autonome des sociétés citadines et celui du scénario urbain. Et Alexandre et ses successeurs sont en mesure, avec les méthodes élaborées par les Grecs – la culture scientifique et philosophique, notamment le modèle hippodamien – de fonder non seulement des colonies de taille correspondant aux villes grecques d'origine, mais les plus remarquables sont de grandes métropoles comparables aux anciennes capitales égyptiennes, mésopotamiennes, ...¹⁵⁵. Les architectes d'Alexandre s'en servirent pour tracer les plans de soixante-dix villes neuves grâce à son installation rapide, aisée, soucieuse de sa défense¹⁵⁶, tandis que Alexandrie couvre d'une surface de 900 hectares, entourée de vastes faubourgs comme le modèle platonien, une « mégalopole » qui peut atteindre un demi à un million d'habitant, écrit Leonardo Benevolo. Présidé par Deinocratès de Rhodes, architecte aux conceptions puissantes, mais pour le « fait du Prince », le plan est étudié et médité à l'avance par le prince de Macédoine et son entourage, avec une évolution précise des avantages du site. Le prince porte un intérêt tout particulier à sa création : penché sur le plan, il fixe lui-même l'emplacement des grands édifices, en particulier l'*agorà*, selon Strabon.

La régularité géométrique suggérée par Hippodamos dégage alors cette fois-ci une image à l'épreuve négative de la cité milésienne, le rôle central des voies hiérarchisées, réservées aux moyens de circulation mécanique, au lieu de la domination du lotissement. Cette nouveauté vient de ce que « *sa plus importante fonction était de devenir le théâtre d'impressionnantes parades, — tel un immense réservoir rempli d'une foule de spectateurs* », écrit Mumford Lewis.

Avec les défilés et les parades civiles et militaires apparaissent deux motifs architectoniques que l'ancienne cité hellénique semble avoir complètement ignorés : le sens de la perspective et l'ouverture d'une grande voie axiale, dont l'avenue principale à Alexandrie, s'il faut croire le témoignage confirmé par Diodore, à peu près au centre de la ville, suivant le grand axe longitudinal Est-Ouest, mesure une trentaine de mètres. Songeons à la vaste piste urbaine nécessaire pour les cérémonies du couronnement de Ptolémée Philadelphe, monarque fort représentatif de cette période à son apogée. Le spectacle comporte la participation de 57.000 fantassins, de 23.000 cavaliers, d'innombrables chars, dont 400 chargés de vaisselle d'argent, 800 transportant des parfums. Le chariot de Silène, traîné par 300 hommes, est suivi d'autres chars, attelés d'antilopes, de buffles, d'autruches et de zèbres. Beaucoup plus que pour satisfaire à d'autres aspirations, la cité hellénistique est faite pour servir de cadre à ces défilés à grand spectacle, répétés sans cesse sous des formes diverses, et c'est dans cette perspective que sa structure doit être comprise : ses maîtres et ses architectes ont cherché avant tout à déployer les éléments d'une spectaculaire grandeur. Le tracé plus large des rues au cours de la période hellénistique, avait, entre autres, l'avantage de laisser un certain espace libre entre les groupes d'édifices résidentiels¹⁵⁷.

¹⁵⁵ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, p. 80.

¹⁵⁶ MUMFORD Lewis, *op. cit.*, p. 249. Pourtant, selon Pierre Lavedan, ce chiffre est sans doute exagéré de moitié, mais une série des villes neuves portées le nom d'Alexandre : en Syrie, Alexandrette ; dans l'Indes, Alexandrie des Ariens (Hérat en Afghanistan aujourd'hui), Alexandrie des Arachosiens, Kandahar actuelle comme Khodjend, Merv... Quant à ses généraux, Thessalonique (Salonique) fondée par Cassandre en 316 ; Smyrne et Ephèse (était plus grande ville d'Asie Mineure à l'époque romaine), création d'Antigone ; en Syrie Antioche de l'Oronte (Antiochus, en 300), Beyrouth, Apamée, Laodicée... Cf. LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes*, *op.cit.*, p. 20.

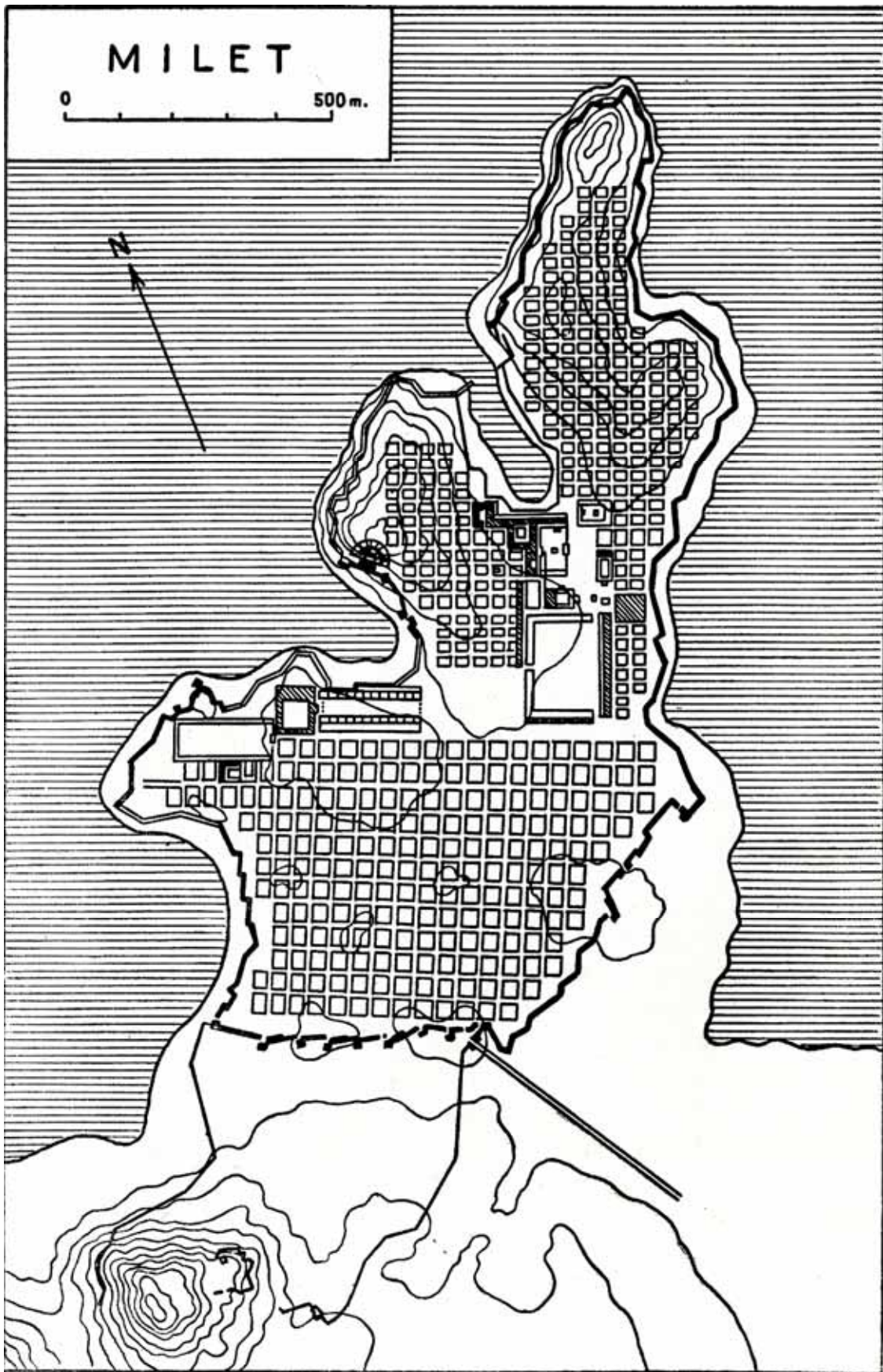
¹⁵⁷ *Ibid.*, pp. 252, 253, 261.

Pour Pierre Lavedan, il est possible que ces proportions inaccoutumées aient subi l'influence d'une tradition locale ; dans les villes égyptiennes, la voie des processions est toujours un élément essentiel du plan¹⁵⁸. Alors que, selon Roland Martin, le modèle alexandrien combine le point de rencontre de la conception limitée, précise, un peu rigide et très géométrique du plan milésien avec le goût du grandiose, le sens de valeurs plus amples et plus monumentales, qui dérivait tout à la fois de traditions locales et d'apports orientaux. La simplicité, la nudité de l'urbanisme ionien se trouvent modifiées et transformées par l'exubérance de ce pays aux conceptions architecturales si puissantes ; dans le cadre un peu vide de formes et de volumes se trouvent intégrées des réalisations monumentales beaucoup plus amples, plus complexes, associées à un paysage plus coloré et plus riche. C'est la première modification imposée à la simplicité de l'héritage hellénique. La première leçon de complexité dans le paysage urbain et de grandiose monumental dans l'architecture urbaine provient sans doute d'Alexandrie.

Strabon, géographe antique dans sa *Géographie*, donne d'Alexandrie, la ville hellénistique par excellence, une description typique : « *le terrain sur lequel a été bâtie la ville d'Alexandrie affecte la forme d'une chlamyde, les deux côtés longs de la chlamyde étant représentés par le rivage de la mer et par le bord du lac, et son plus grand diamètre pouvant bien mesurer trente stades (5.328 m), tandis que les deux autres côtés pris dans le sens de la largeur sont représentés par deux isthmes ou étranglements, de sept à huit stades chacun (1.243 – 1.420 m), allant du lac à la mer. La ville est partout sillonnée de rues, où chars et chevaux peuvent passer à l'aise; deux de ces rues plus larges que les autres, car elles ont plus d'un plèthre (29,60 m) d'ouverture, s'entrecroisent perpendiculairement. A leur tour, les magnifiques jardins publics et les palais des rois couvrent le quart, si ce n'est même le tiers de la superficie totale, et cela par le fait des rois, qui, en même temps qu'ils tenaient à honneur chacun à son tour d'ajouter quelque embellissement aux édifices publics de la ville, ne manquaient jamais d'augmenter à leurs frais de quelque bâtiment nouveau l'habitation royale elle-même* »¹⁵⁹.

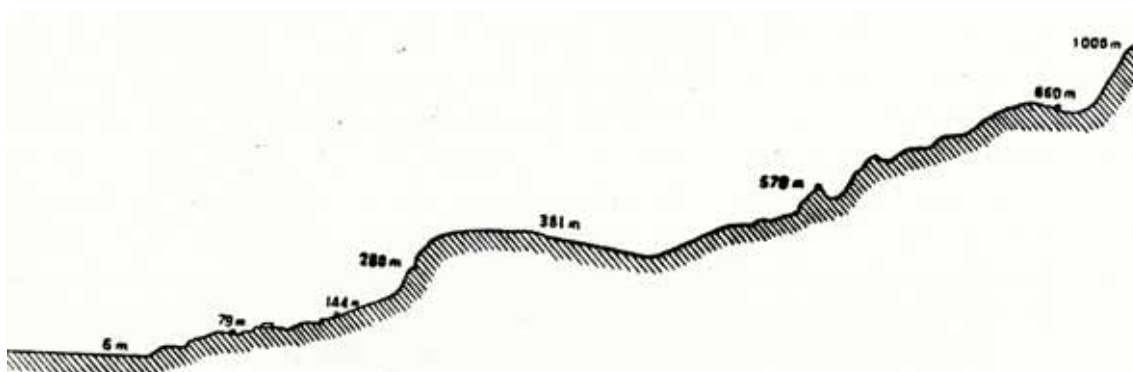
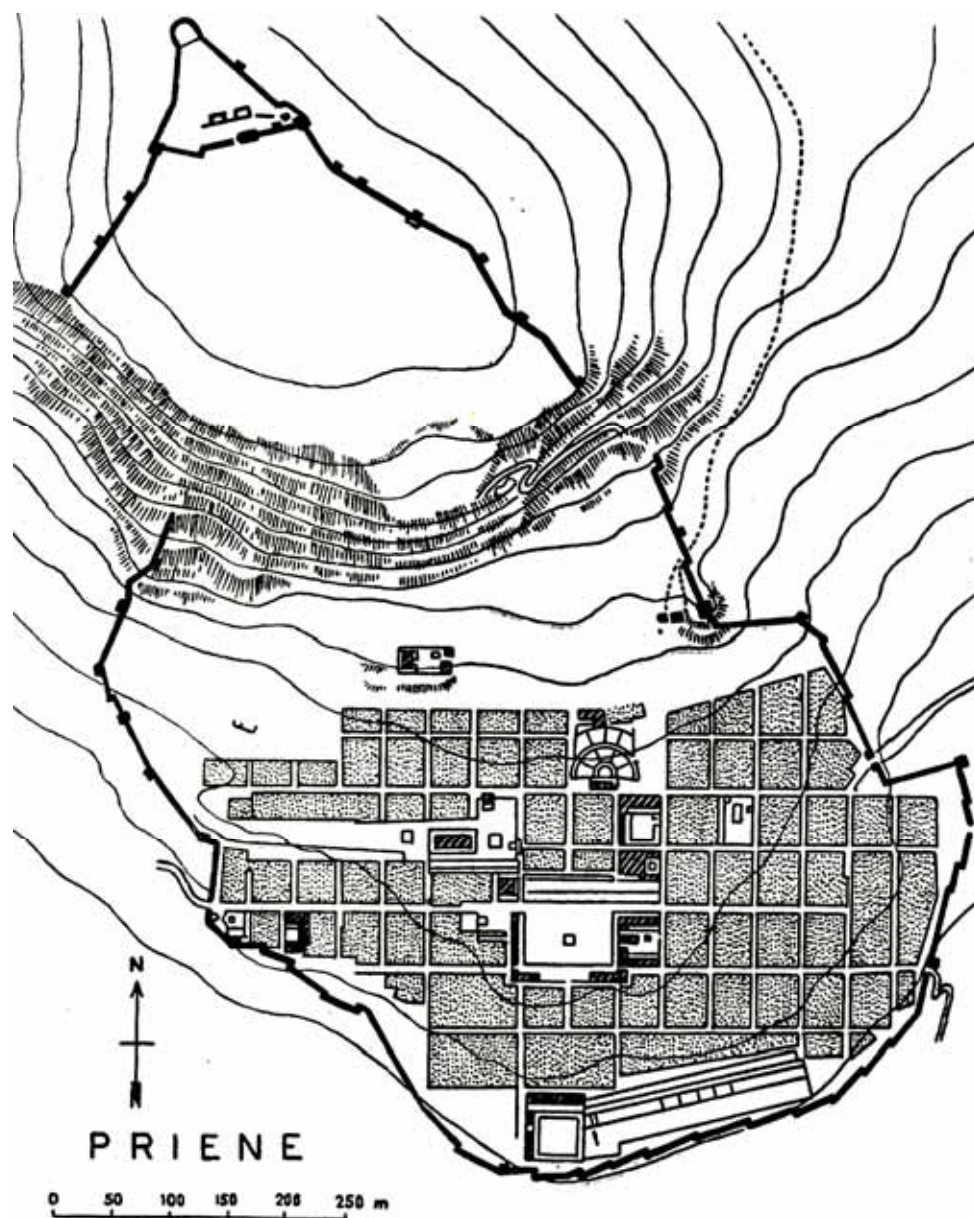
¹⁵⁸ LAVEDAN Pierre, *op.cit.*, pp. 40-41.

¹⁵⁹ HOMO Léon, *op.cit.*, p. 60.



I. 1-1. Modèle hippodamien, plan de Milet.

Source : MARTIN Roland, *L'Urbanisme dans la Grèce antique*, éd. Picard, Paris, 1956, p. 96.



I. 1-2. Rapport entre le modèle de la ville grecque et son site typique, l'exemple de Priène.

Source : MARTIN Roland, *L'Urbanisme dans la Grèce antique*, éd. Picard, Paris, 1956, pp. 113, 115.



I. 1-3. Plan d'Alexandrie.

Source : MARTIN Roland, *L'Urbanisme dans la Grèce antique*, éd. Picard, Paris, 1956, p. 119.

2. *Les villes royales*

Les analyses de cette sous-partie se concentrent sur la fabrication des *villes royales* dans les trois continents : l’Afrique, l’Asie et l’Europe. En Afrique, nos choix portent sur les villes pharaoniques et les villes royales du continent noir, tandis qu’en Asie, où les villes sont traditionnellement fortifiées, les villes royales chinoises présentent une fabrication toujours identique et en continuité pendant environ deux mille ans. L’Europe possède une seule période pour la fabrication des villes royales, née de la culture baroque et du pouvoir absolu, dans laquelle, Versailles, première ville royale ouverte, a été le véritable modèle copié dans toute l’Europe, telle Karlsruhe et Saint-Pétersbourg.

Afrique

En Afrique, les villes royales sont fondées en deux mondes contrastés, l’Afrique du Nord des civilisations urbaines et l’Afrique noire des civilisations rurales, séparés par le désert du Sahara. Ce dernier a commencé à opposer une barrière majeure au passage des hommes il y a environ cinq ou six mille ans, c’est-à-dire à peu près au moment où les peuples de l’Afrique noire commençaient à se déplacer et proliférer, et l’Afrique du Nord à développer une agriculture sédentaire par irrigation. Ce désert saharien devait influencer profondément sur le cours du développement de l’humanité des deux mondes¹⁶⁰. Les infiltrations humaines et culturelles se maintiennent, quoique difficilement, entre les deux parties, grâce au cours du Nil et de la mer Rouge à l’est, aux caravanes de nomades et aux « ports du désert » à l’ouest.

Villes royales du Pharaon

Les villes royales des civilisations au nord de Sahara apparaissent dès l’aube de l’humanité, et contribuent aux premiers fondements de la culture urbaine méditerranéenne. Les lieux d’implantation sont situés en chaîne sur deux axes hydrologiques : la côte africaine de la Méditerranée et les rives du Nil. Jusqu’à la domination romaine puis arabo-musulmane, les villes royales de l’empire égyptien, sont fondées par le pouvoir centralisateur du Pharaon-dieu. Elles sont les plus significatives par leur rayonnement culturel et religieux, et leur art monumental.

Leur fondation est enregistrée par l’écrite selon le moyen préféré du Pharaon, les stèles de pierre comme *Palette des villes*¹⁶¹, dès la constitution de l’empire nilotique aux alentours de l’an 3100 avant J.-C avec l’unification politique des Deux Terres. Il ne s’éteint qu’en l’an 31 avant J.-C. Mais l’Egypte antique a déjà une longue expérience humaine derrière elle depuis le IV^e millénaire : son territoire agricole est définitivement acquis, les éléments de sa religion constitués, sa langue et son écriture sont fixées, ses institutions essentielles établies. Son histoire constitue donc la plus longue expérience humaine de la civilisation¹⁶². Et « *ces presque quarante siècles laissent une impression de stabilité immuable autour d’une institution politique que rien, pas même les invasions, n’est venu remettre en cause* »¹⁶³. La stabilité est favorisée par la nécessité d’un gouvernement politiquement fort pour assurer l’irrigation en profitant la crue du Nil, la richesse de la civilisation égyptienne¹⁶⁴. Ce fait se traduit par une structure territoriale immuable, à travers des dynasties, avec à la base un

¹⁶⁰ DAVIDSON Basil (traduction de l’anglais par Pierre Vidaud), *L’Afrique avant les Blancs : découverte du passé oublié de l’Afrique*, éd. PUF, Paris, 1962, p. 16.

¹⁶¹ SOULIE Daniel, *Villes et citadins au temps des pharaons*, éd. Perrin, Paris, p. 85. C’est l’objet votif de l’époque de l’Unification, autre fois conservé dans un temple et à présent exposé au musée du Caire.

¹⁶² VERCOUTTER Jean, *L’Egypte ancienne*, éd. PUF, Paris, 2001 (16^e édition), pp. 3, 4.

¹⁶³ GRIMAL Nicolas, *Histoire de l’Egypte ancienne*, éd. Fayard, Paris, 1988, p. 23.

¹⁶⁴ VERCOUTTER Jean, *op.cit.*, p. 17.

rapport strict entre la capitale et les *nomes* possédant leur propre centre administratif et religieux. L'institution politique évolue sur un fondement théocratique, assurant une structure sociale très hiérarchisée et la concentration du pouvoir absolu en Pharaon, descendant direct des dieux - démiurges du monde, qui constituent les doctrines cosmologiques égyptiennes¹⁶⁵. Chaque nouveau souverain exerce son autorité divine sur le royaume tout entier, en adoptant ses titulatures (de dynastie, du nom du couronnement, du nom propre) qui incarnent un ou plusieurs dieux tutélaires, pour confirmer son orientation personnelle d'idéologie politico-religieuse mais aussi artistique¹⁶⁶. L'art et la construction sont l'affaire de l'Etat et l'affaire personnelle du Pharaon. Car ces dieux, résidant sur terre, sont les fondateurs d'une dynastie ou d'un règne, et de sa ville royale, selon Nicolas Grimal. « *L'Histoire est un prolongement du Mythe et qu'il n'existe, pour les Egyptiens, aucune solution de continuité entre les dieux et les hommes : leur société est une reproduction quotidienne de la création et se doit, en tant que telle, de refléter l'ordre du cosmos à tous ses niveaux. Son mode de constitution suit donc volontairement celui de l'univers* ». Et le Nil, grâce à ses qualités hydrologiques, est la source d'inspiration unique de ces concepts théocratiques égyptiens : « *les cosmologies représentent des variations politiques sur un seul et même thème : la création du monde par le soleil à partir de l'élément liquide, dont la crue annuelle du Nil a fourni l'archétype* »¹⁶⁷. Notons que la branche du Nil qui entoure la ville royale Pi-Ramsès est nommée les «Eaux de Rê».

Dans une telle abondance des dieux-fondateurs, il est intéressant de remarquer que pendant plus de trois millénaires, les quelque 190 pharaons qui ont régné en trente dynasties autochtones (selon la liste de Manéthon) ne fondent qu'une poignée de villes royales. La double raison se trouve dans l'intérêt du Pharaon à enrichir les « villes divines et éternelles » s'opposant aux « villes transitoires des hommes » (termes de Benevolo), c'est-à-dire les nécropoles royales avec les complexes funéraires grandioses, symbolisant l'immortalité du Pharaon dans l'au-delà. Le deuxième intérêt se porte sur les lieux de culte avec les cités gigantesques des temples où résident les dieux ancestraux du Pharaon¹⁶⁸. Une autre raison, c'est la conception de la fabrication d'*hnmw* – « *la Résidence, la localité qui abrite en son sein le palais royal et les administrations qui lui sont associées, qui sert donc de capitale politique au pays. Il peut s'agir s'une grande ville ancienne [généralement les centres administratifs des nomes] ou d'une toute jeune fondation. Le choix du lieu qui portera le titre de Résidence dépend complètement du souverain lui-même ; la position géographique de la ville est donc variable d'un règne à l'autre. De nombreuses villes ont porté, à un moment ou à un autre, le titre de Résidence : Hiérakonpolis à l'époque protodynastique, Memphis sous l'Ancien Empire, Thèbes puis Lisht au cours du Moyen Empire, Thèbes puis Pi-Ramsès au Nouvel Empire, Tanis, Saïs, et d'autres sous le Bas Empire* »¹⁶⁹.

¹⁶⁵ Les cosmologies égyptiennes sont complexes, peu évaluées pendant quatre millénaires, avec les trois doctrines d'Héliopolis, de Memphis, d'Hermopolis. Plus répandue, la première reconnaît pour Créateur, un dieu solaire Rê. Mais une divinité, déjà existante sous plusieurs formes, peut être créée en fusionnant deux ou plusieurs dieux, par exemple Rê-Amon, donc il y a en théorie une quasi infinité de dieux. De plus, chaque culte de dieu est originaire d'une région différente et la position de chaque dieu varie aussi selon la région. Les trois dieux nationaux sont Rê (dieu d'Héliopolis), Amon (dieu de Thèbes), Ptah (dieu de Memphis). Cf. GRIMAL Nicolas, *op.cit.*

¹⁶⁶ Par exemple, Amenemhat I^{er} (fondateur d'*Imenemhat-itjitaoui* ou Lisht) ouvre la XIIIe dynastie en choisissant Horus comme dieu tutélaire, avec le titre d'*ouhem-mesout*, c'est-à-dire, « Celui qui renouvelle les naissances ». Il confirme son orientation idéologique en adoptant comme nom de couronnement *Séhétepiabrê*, « Celui qui apaise de cœur de Rê ». Son nom propre, *Amenemhat*, « Amon est en tête », annonce le programme politique qui conduira à la forme syncrétique Amon-Rê. GRIMAL Nicolas, *op.cit.*, p. 197.

¹⁶⁷ GRIMAL Nicolas, *op.cit.*, pp. 53, 59.

¹⁶⁸ Voir par exemple, SEE Geneviève, *Naissance de l'urbanisme dans la vallée du Nil*, éd. Serg, Paris, 1973.

¹⁶⁹ SOULIE Daniel, *op.cit.*, pp. 68, 73, 74. Selon l'auteur, cette fabrication ne se retrouve, dans l'Histoire, qu'à l'époque du Saint Empire romain germanique, des XVIIe et XVIIIe siècles.

Cependant, la fondation de Memphis ne se rattache qu'au mythe de Narmer, l'unificateur du pays ; Thèbes, comme Saïs, étant un centre administratif régional développé depuis un village, acquit son importance royale depuis la XI^e dynastie grâce aux hasards de l'histoire qui lui furent favorables. Si Memphis et Thèbes sont toujours les lieux préférés, voire déifiés, du Pharaon pour créer sa nouvelle Résidence, leur importance, parce qu'elles ont été le premier lieu associé au pouvoir, a été entrecoupée par les toutes jeunes fondations éphémères : Imenemhat-itjitaoui (Lisht), Akhetaton (Tell el-Amarna), Pi-Ramsès¹⁷⁰. Celles-ci sont nées de virages sociaux pour répondre aux objectifs précis de leur fondateur : le morcellement du territoire et de la politique conduisant à la réorganisation administrative pour la première ville ; la réforme religieuse et l'apaisement du conflit entre les clergés pour la deuxième ; l'expansion territoriale affirmée par la force au Proche-Orient et l'attachement politique au monde méditerranéen pour la troisième.

Leur fondation et leur fondateur marquent les repères essentiels pour deux périodes importantes : le Moyen Empire, l'Age classique, et le Nouvel Empire, l'Age prospère de l'Égypte antique. La fabrication de ces villes royales s'inscrit, en somme, dans le processus commun qui caractérise la civilisation urbaine égyptienne. Celle-ci comprend les villes, très nombreuses par définition des lieux de haute spécialisation, créées sous tutelle administrative en réponse à un besoin bien particulier¹⁷¹. La maîtrise d'œuvre est réservée complètement au Pharaon, dans un rapport étroit avec ses architectes royaux, comme Ramsès II et Mây. La maîtrise d'ouvrage est assurée par les moyens étatiques considérables, grâce à une économie aisée mais centralisée dans les mains du Pharaon. Dans ce monde tout appartient au Pharaon, il n'existe pas d'activités commerciales privées et tous les besoins de la société sont assurés par les services pharaoniques.

La fabrication d'Imenemhat-itjitaoui, c'est-à-dire, « c'est Amenemhat qui a conquis les Deux Terres », en remplacement de Thèbes, est le premier lieu du programme de la réorganisation administrative et de la replanification territoriale d'Amenemhat I^{er} (fondateur de la XII^e dynastie au Moyen Empire), qui fixe un nouveau découpage par villes à l'intérieur des *nomes* et répartit également les territoires en fonction de la crue, selon Béni Hassan¹⁷². Cependant, son lieu d'implantation n'est jamais localisé exactement, on le suppose près de Lisht, où se situe la nécropole royale.

La fabrication d'Akhetaton, « l'Horizon du Disque », est l'expression matérielle de la nouvelle doctrine politico-religieuse d'Amenhotep IV (9^{ème} Pharaon de la XVIII^e dynastie au Nouvel Empire) pour remplacer encore Thèbes, où le clergé amonien accumule sa puissance politique depuis la XI^e dynastie. Elle s'inscrit dans le cadre d'un immense processus de bouleversement religieux, politique, social et artistique qui venait se greffer sur des traditions millénaires, en promotion « *d'une nouvelle religion monothéiste dédié au culte exclusif du Soleil* »¹⁷³. En l'an 2 de son règne, le roi instaure Aton, dieu du Disque solaire, comme forme universelle unique, en supplantant la forme syncrétique, dont Amon-Rê était la plus puissante. La ville doit être la contrepartie de Thèbes et d'Héliopolis¹⁷⁴. Si la fabrication de la ville est commencée en faisant graver les grandes stèles-frontières de la ville sur les falaises

¹⁷⁰ Il faut souligner que ces villes sont abandonnées par les successeurs, démantelées pour servir à construire la nouvelle, effacées par le chroniqueur royal et par le sable du désert. Laissons de côté Avaris, Tanis, Alexandrie, Plotémaïs, fondées par le Pharaon « étranger » pendant les périodes décadentes et divisées.

¹⁷¹ SOULIE Daniel, *op. cit.*, pp. 71, 72. Outre les villes royales, selon l'auteur se trouvent des villes de pyramide, des villes fortifiées à caractère militaire, des cités d'ouvriers ou d'artisans, des cités religieuses agglomérées à quelque grand sanctuaire...

¹⁷² Cité in GRIMAL Nicolas, *op.cit.*, p. 199.

¹⁷³ VERCELLONI Virgilio, *op.cit.*, Planche 2 : *l'Égypte ancienne / La plus vaste géographie urbaine de l'histoire.*

¹⁷⁴ GRIMAL Nicolas, *op.cit.*, pp. 271, 272, 279.

environnantes, c'est par les trois premières (stèles K, M, X), datées de l'an 5, lors de la cérémonie de la fondation et du choix du site, que le souverain révèle les nouvelles titulatures, dont son nom propre Akhénaton, et proclame à tout le pays le nouveau dogme atonien, à la manière d'un panégyrique :

« L'an cinq, le huitième mois, le treizième jour.

Puisse vivre le dieu parfait, lui qui trouve ses délices dans la vérité, seigneur du ciel et seigneur de la terre, Aton, le vivant, le grand, qui illumine les deux pays !

Puisse vivre le père, divin et royal, Rê-Horakhty, qui se réjouit dans l'horizon, en son aspect de lumière qui est dans le disque solaire, qui vit pour toujours et à jamais, Aton, le grand, qui célèbre ses jubilés dans le temple d'Aton à Akhetaton !

Et puisse vivre l'Horus, Taureau puissant aimé d'Aton ;

Celui des Deux Dames, Grand de royauté à Akhetaton ;

L'Horus d'Or, Qui soutient le nom d'Aton ;

Le roi de Haute et de Basse-Egypte, vivant de vérité, seigneur du Double Pays, Néferkheperourê-Ouâênê [Bon comme les formes de Rê, l'unique de Rê] ;

Le fils de Rê, vivant de vérité, seigneur des couronnes, Akhénaton [L'esprit glorifié d'Aton], grand dans sa durée, vivant pour toujours et à jamais.

Le dieu parfait, l'unique de Rê, dont Aton a créé la beauté, véritablement excellent en esprit pour son créateur, qui le satisfait avec ce que désire son âme, servant celui qui l'a engendré, administrant le pays pour celui qui l'a mis sur son trône, approvisionnant sa demeure éternelle avec de très nombreux biens, soutenant Aton et magnifiant son nom, faisant que la terre appartienne à celui qui l'a créée... »¹⁷⁵.

Ce long préambule introduit la description de l'événement célébré, la fondation d'Akhetaton comme un monument dédié au nouveau père du souverain, le dieu unique Aton :

« Sa Majesté monta sur un grand char d'électrum, comme Aton lorsqu'il se lève à l'horizon et remplit le pays de son amour, et il fit majestueusement route vers Akhetaton, le lieu d'origine [qu'Aton] avait créé pour lui-même afin d'y être heureux. Ce fut son fils Ouâênê qui le fonda pour lui, en tant que son monument, lorsque son père lui commanda de le faire. Le ciel était joyeux, la terre était contente, tous les cœurs étaient emplis de délices à sa vue »¹⁷⁶.

En cinq ans à peine, l'essentiel de la ville était déjà sorti de lieux désertiques¹⁷⁷.

Selon Nicolas Grimal, l'extension égyptienne de la Cinquième Cataracte à la Syrie du Nord a certainement été l'une des raisons essentielles pour abandonner Thèbes de nouveau, trop excentrée par rapport aux nécessités de la politique extérieure, au profit de Pi-Ramsès, « Domaine de Ramsès », sur le Delta oriental, plus proche du Proche-Orient. Mais au fond, comme l'exprime le nom de la ville, c'est la prise de pouvoir par la classe militaire, non issue de la famille royale. Leur pouvoir est devenu dominateur au fil des expéditions. La *Stèle de*

¹⁷⁵ Cité in ALFRED Cyril, *Akhenaton, roi d'Egypte*, éd. du Seuil, Paris, 1997, p. 58. Aujourd'hui, les égyptologues définissent quatorze stèles, dont trois sur la rive gauche, les autres sur la rive droite. Selon Daniel Soulié, les dessins des hiéroglyphes et les stèles sont les matériaux essentiels pour interpréter le processus de fondation des villes pharaoniques, car les documents en papyrus conservés ne contiennent presque aucun de dessin ou plan de ville.

¹⁷⁶ *Ibid.*, p. 59.

¹⁷⁷ SOULIE Daniel, *op.cit.*, p. 136.

l'An 400, érigée sous Ramsès II, témoigne de la reprise du site de l'ancienne Avaris à la fin du règne d'Horemheb¹⁷⁸, pour des raisons sans doute stratégique. En effet, les premiers ramessides (Ramsès I^{er}, Séthi I^{er}, Ramsès II) ont conservé cette initiative en fondant la ville royale de deux dynasties XIXe et XXe, qui devient la capitale d'un empire qui atteint son maximum d'extension territoriale vers l'Asie. Les ramessides sont issus d'une famille de tradition militaire de la région frontière orientale, où le dieu tutélaire-ancêtre est Seth, dieu guerrier triomphant, reconnu aussi comme le Baâl des Asiatiques. Séthi I^{er}, « Celui qui appartient à Seth », cherche à équilibrer les poids des anciens centres politiques et religieux imposants, en adoptant ses titulatures : « aimé de Ptah » (Memphis), « image du Rê sur terre » (Héliopolis), « Taureau Puissant apparaissant dans Thèbes », en assimilant son culte de Seth dans la mythologie royale¹⁷⁹. Son idée sera traduite dans la structure urbaine de Pi-Ramsès par son successeur, Ramsès II.

Le choix du site était imprégné en premier lieu de conceptions religieuses, mais aussi pratiques. Si le choix d'Akhetaton se porte sur un site vierge, où ne se trouve aucun dieu protecteur auparavant pour une nouvelle religion, celui de Pi-Ramsès favorise un site marqué par l'histoire.

Par les trois premières stèles, datées de l'an 5, le souverain déclare son choix d'Akhetaton, « *c'était Aton seul qui l'avait dirigé jusqu'à ce site vierge. Et de fait, Sa Majesté avait découvert qu'il n'appartenait à aucun dieu ou aucune déesse, ni à aucun prince ou aucune princesse, et que nul ne pouvait le revendiquer et agir comme s'il en était le propriétaire* », donc, « *il établira Akhenaton en cette localité particulière et nulle part ailleurs, ni la reine, ni personne d'autre ne pourrait le persuader de créer Akhetaton en un endroit différent* »¹⁸⁰. Alfred Cyril nous décrit le site : contrastant avec la bande fertile et peuplée de la rive gauche, où se localise Hermopolis, la rive opposée offre un visage inhospitalier, avec ses falaises de calcaire nues se dressant le long du Nil et ménageant à peine un espace pour une route qui longe le fleuve sans interruption. Ce vaste escarpement se prolonge au sud, avant que, à Cheikh Saïd, la falaise ne s'éloigne du Nil pour former un cirque abrupt, un vaste amphithéâtre naturel avec une plaine sablonneuse, sur une longueur de douze kilomètres et une profondeur maximum de cinq, puis retrouve la direction du sud¹⁸¹. Si cette notion du « lieu vierge » peut être comparée à la colline de sable d'Héliopolis (Ville du Soleil) à partir de laquelle a été créé l'univers¹⁸², Alfred Cyril suppose que, vu depuis le fil du Nil, la suite uniforme de falaises situées à quelques distances est interrompue à ce niveau par une ouverture bien visible, formant ainsi représentation gigantesque du signe hiéroglyphique *akhet*, « horizon » au moment du lever du soleil¹⁸³. Mais cette géographie présente aussi trois éléments pratiques. Traditionnellement, les Egyptiens implantent les constructions dans les parties désertiques en réservant la terre fertile à la culture, selon Jean Vercoutter. Les falaises et deux accès nord-sud permettent de protéger naturellement la ville, ainsi que d'y créer la nouvelle nécropole royale, correspondant à la volonté du souverain par une coupure totale avec la tradition dynastique de creuser la tombe royale à Thèbes¹⁸⁴.

¹⁷⁸ *Ibid.*, p. 319. Vizir de Toutânkhamon, Horemheb est un militaire qui dirige plusieurs expéditions au Proche-Orient. Pendant son règne, la frontière égyptienne reste fixée à la hauteur du Liban. Dernier pharaon de la XVIIIe dynastie, il nomme son vizir - général à la succession, le futur Ramsès I^{er}. Amenemhat I^{er}, fondateur d'Imenemhat-itjitaoui, est aussi un militaire, qui dirige les expéditions en Haute-Egypte, il est vizir de Montouhotep IV.

¹⁷⁹ NOBLECOURT Christiane Desroches, *Ramsès II, la véritable histoire*, éd. Pygmalion, Paris, 1996, pp. 62, 73, 372.

¹⁸⁰ ALFRED Cyril, *op.cit.*, pp. 59, 60.

¹⁸¹ *Ibid.*, p. 31.

¹⁸² GRIMAL Nicolas, *op.cit.*, p. 271.

¹⁸³ ALFRED Cyril, *op.cit.*, p. 260.

¹⁸⁴ *Ibid.*, pp. 260, 261.

Choisi par Sethi I^{er}, l'emplacement de Pi-Ramsès correspond au lieu d'origine des Ramessides¹⁸⁵, à côté de l'ancienne Avaris, où existe déjà un temple de Seth, son ancêtre, et sa fondation est commémorée dans la fameuse *Stèle de l'An 400*¹⁸⁶. Ce choix permet aussi la mise en valeur d'une région délaissée et facilite la surveillance des frontières tournées vers l'Asie, selon Daniel Soulié. Outre l'ancienne capitale des Hyksos qui possède déjà un port, la fondation de deux autres villes brillantes à la Première période intermédiaire et au Moyen Empire sur ce site, confirme l'avantage stratégique du lieu, proche de la route conduisant vers l'Asie. De plus, elle s'étale sur les rives du Nil et sur les îles qui sont au milieu, cette topographie exceptionnelle facilite l'implantation de zones portuaires étendues¹⁸⁷.

Le choix du site dépend également de contraintes géographiques, vues à l'échelle nationale. L'Égypte, depuis Émile-Félix Gautier¹⁸⁸, est considéré comme une longue oasis (le mot lui-même est d'origine pharaonique), près de dix fois plus longue que large, enfermée par des déserts massifs à l'est et à l'ouest. Toutes les activités de cette oasis dépendent du Nil et de sa crue, par exemple, l'économie agricole avec des alluvions et l'impôt calculé en fonction de cette crue ; la conception religieuse avec le culte du dieu Hapi, et l'eau est l'offrande type que l'on fait aux défunts. Sur les premières listes royales, en regard du fait essentiel de l'année est inscrite la hauteur de la crue cette année là, hauteur dont dépendait la vie de tout le pays¹⁸⁹. Mais cet immense ruban de quelque 1500 km de longueur, donc les terres cultivables n'ont un peu de largeur que dans le Delta, ailleurs la vallée n'a que quelques kilomètres de large, qu'est l'Égypte, ne possède pas d'autre route que la voie fluviale du Nil, qui est amenée à se servir constamment de bateaux¹⁹⁰. Toute ville égyptienne, donc les *villes de fondation*, est attachée directement au bord du Nil, même Pi-Ramsès entourée par « Eaux de Rê » et « Eaux d'Avaris ». C'est en raison du déplacement de ces « Eaux » que cette ville est peu à peu abandonnée au profit de Tanis, sur un site plus propice aux eaux. Le caractère oasien et nilotique joue également un rôle important dans la conception de la structure urbaine.

Pour indiquer symboliquement la ville, l'hiéroglyphe égyptien est un cercle - représentant les murailles - partagée en quatre secteurs égaux par deux rues tracées selon deux diamètres perpendiculaires¹⁹¹. Ce signe, *niwt*, utilisé dès l'apparition de l'écriture selon Lewis Mumford, « évoque sans doute une sorte de cité idéale telle qu'on l'imaginait aux origines de la civilisation égyptienne »¹⁹². La construction d'une cité, sous les Pharaons était conçue comme une opération d'ensemble qui devait être réalisée rapidement : un plan géométrique simple permettait d'éviter tout retard, d'autant plus qu'à l'exception de la citadelle, l'ensemble des constructions s'élevait sur une surface plane. Mais les villes égyptiennes, aussi bien que leurs imposants monuments, ne furent sans doute pas construites sur un modèle uniforme¹⁹³. Pour le plan circulaire parfait, les villes égyptiennes planifiées sont étonnément peu fréquentes, et les Pharaons ne cherchent pas à concrétiser cette idée sur le terrain¹⁹⁴. Les plans d'Akhetaton et de Pi-Ramsès montrent que le Nil est le seul repère de toute organisation spatiale et sociale.

¹⁸⁵ SOULIE Daniel, *op.cit.*, p. 144.

¹⁸⁶ GRIMAL Nicolas, *op.cit.*, pp. 229, 231. Pendant leur période, les Hyksôs instituent une religion officielle « à l'égyptienne » autour du dieu Seth d'Avaris.

¹⁸⁷ SOULIE Daniel, *op.cit.*, p. 146.

¹⁸⁸ VERCOUTTER Jean, *op.cit.*, p. 14.

¹⁸⁹ *Ibid.*, pp. 16, 17.

¹⁹⁰ *Ibid.*, p. 20. Le cheval et le char sont importés des pays asiatiques.

¹⁹¹ VERCELLONI Virgilio, *op.cit.*, Planche 1 : *Mésopotamie/ L'origine de la cité*.

¹⁹² SOULIE Daniel, *op. cit.*, p. 54.

¹⁹³ MUMFORD Lewis, *op.cit.*, p. 116.

¹⁹⁴ *Ibid.*, p.79. Tandis qu'au Proche-Orient, avec lequel l'Égypte entretient des relations anciennes et étroites, se trouvent le même signe assyrien ainsi que de nombreuses villes édifiées sous forme circulaire. SOULIE Daniel, *op. cit.*, p.79 ; VERCELLONI Virgilio, *op.cit.*, Planche 24.

La première s'étend sur la berge du Nil, tandis que la deuxième est complètement entourée d'eau.

L'enceinte fortifiée est un critère urbain au temps pharaonique, confirmé par les égyptologues, selon Daniel Soulié. Mais celle des villes royales, qui se situent au cœur de la vallée, comme Akhetaton et du delta, comme Pi-Ramsès, « *impressionnante par sa masse et aussi remarquable par sa faiblesse des moyens défensifs, assure un rôle plus « psychologique » qu'opérationnel* ». Elle réserve ce rôle psychologique aux complexes d'édifices particuliers : religieux, funéraires, résidents et administratifs royaux, alors que l'ensemble de la ville royale, « *pour la plupart, est restée sans véritable protection* »¹⁹⁵. En effet, ce pays – oasis naturellement protégée, non seulement par les déserts et la mer qui découragent toute intrusion, mais aussi les cataractes au sud et les marécages à l'ouest du delta, complétés par les dispositifs militaires bien fortifiés, qui verrouillent tout accès aux armées étrangères¹⁹⁶. Selon Lewis Mumford, la ville fortifiée n'apparaît qu'avant la période de centralisation dynastique, mais la paix régnant ensuite, les fortifications ne paraissaient plus nécessaires¹⁹⁷. Akhetaton n'a pas d'enceinte de murs, ses quatorze stèles-frontières définissent le périmètre sacro-saint¹⁹⁸. Gravées en différents points des falaises environnements, à la fois sur la rive orientale et sur la rive occidentale, les positions des stèles (de 2 mètres à 8 mètres de hauteur) sont définies en l'an 5 et 6 par le souverain lui-même, elles sont consacrées par des cérémonies royales où le roi prête serment sur le nom de son père Aton. Le souverain ne dépasse jamais la limite fixée par les stèles, il déclare : « *Akhetaton sera établie depuis la stèle sud jusqu'à la stèle nord ; mesurée de stèle à stèle sur la rive orientale, elle occupera de six iterou, un khe et quatre coudées [au total, approximativement quinze kilomètres]. Les mêmes mesures devraient être fixées sur la rive ouest* »¹⁹⁹. Pi-Ramsès ne semble avoir jamais été protégée par un mur d'enceinte, mais si non provisoirement contre les Peuples de la Mer²⁰⁰.

Constituées autour d'une ou deux voies principales, les villes égyptiennes présentent une grande régularité, autre critère de cette cité idéale, au moment de leur fondation²⁰¹, mais cette régularité ne concerne que les parties réservées à la royauté et aux religions. A Akhetaton, le Grand Temple, le Petit Temple, le Grand Palais et la Maison du roi, ... sont alignés de part et d'autre de la « voie royale », qui traverse toute la ville parallèlement au Nil. Il s'agit une grande avenue de quarante mètres de large, une allée processionnelle, conçue comme telle dès le début, c'est la « belle voie » qu'emprunte le roi lors des cérémonies de fondation. Les édifices sont géométriques et symétriques autour des axes, qui sont perpendiculaires à cette voie. Cette composition doit avoir constitué une nouveauté en Egypte²⁰².

Si ce schéma est classique pour une ville qui s'allonge le long du fleuve, surtout le Nil, épine dorsale de toute l'Égypte, la structure de Pi-Ramsès se rapproche de *niwt*, la cité idéale circulaire. Sur une île entourée par les « Eaux de Rê » et « Eaux d'Avaris » qui est doté d'un port et du lac de la Résidence, le centre de la ville est structuré par deux grandes artères qui se croisaient. A leurs quatre extrémités, Ramsès II a ordonné la construction de son palais et de trois sanctuaires : vers le nord, le temple de Ptah ; à l'est, le bâtiment pour le culte d'Amon ; à l'ouest, le temple de Rê ; en fin, au sud, le grand palais. En face de ce dernier vers le sud, se

¹⁹⁵ *Ibid.*, pp. 72, 87, 88.

¹⁹⁶ *Ibid.*, pp. 82-86.

¹⁹⁷ MUMFORD Lewis, *op.cit.*, p. 117.

¹⁹⁸ VERCELLONI Virgilio, *op.cit.*, Planche 2 : *l'Égypte ancienne / La plus vaste géographie urbaine de l'histoire*.

¹⁹⁹ ALFRED Cyril, *op.cit.*, pp. 61, 62.

²⁰⁰ SOULIE Daniel, *op.cit.*, p. 146.

²⁰¹ *Ibid.*, p. 79.

²⁰² ALFRED Cyril, *op.cit.*, p. 83.

situent le temple existant de Seth et celui de Sethi. Pour cette ville militaire, les casernes sont prévues sur presque tout le pourtour²⁰³. Un texte d'époque ramesside témoigne l'idée d'aménagement de cette ville : « *Sa Majesté, vie, santé et force, a fait construire pour elle une demeure nommée Grand-de-Victoires. Son plan est semblable à celui de Thèbes et son existence et durable comme celle de Memphis... Son quartier ouest est le domaine d'Amon, son quartier sud, celui de Seth. Astarté est à son orient et Ouadjit est à son septentrion...* ».²⁰⁴

Le modèle urbain des villes royales pharaoniques est à la fois planifié et évolutif. Aux origines de cette civilisation, les « villes transitoires des hommes » et les « villes divines et éternelles » sont formées différemment en faveur des dernières, eu égard aux moyens investis et à la conception artistique. C'est seulement au IIe millénaire avant J.-C. que les deux villes primitivement séparées tendent à se fondre en une cité unique²⁰⁵, en formant deux parties essentielles, celle des édifices attachés à la royauté et à la religion, et celle des quartiers d'habitation. La première est strictement conçue et se dissimule derrière son enceinte, comme en témoignent les stèles d'Akhetaton, par lesquelles, le roi décrit une liste des bâtiments qu'il va ériger sur le site, en signalant pour chacun d'eux qu'il est « *destiné à son père Aton, à Akhetaton, à cet endroit* ». Ainsi il fera une « *maison [ou domaine] d'Aton, un « château [ou temple] d'Aton* », un « *temple d'ombre solaire pour la grande épouse royale* », une « *maison de réjouissance dans l'île nommée « Exalté en jubilés » et toutes les autres qui doivent être entreprises pour Aton* ». Il construit également les « *appartements de Pharaon* » et les « *appartement de la reine* »²⁰⁶. Alors que les quartiers d'habitation construits sans véritable plan directeur, s'adaptent comme ils peuvent aux besoins spécifiques des populations qui les habitent. Aucune règle ne semble présider au choix des implantations²⁰⁷. Ce phénomène est facilité par la concentration de la vie publique et officielle dans les enceintes de la première partie, qui occupe des surfaces considérables. De plus, il n'existe pas de places ni de marchés dans la culture urbaine pharaonique, en raison d'un système économique où l'administration pharaonique subvient à tous les besoins quotidiens des habitants²⁰⁸.

Villes royales de l'Afrique noire

La fondation des villes royales de l'ensemble du continent noir se présente beaucoup moins de façon spectaculaire qu'en Egypte antique, dans le contexte de deux rythmes historiques communs. Le démarrage de la civilisation urbaine, bien que très irrégulier, a été, dans l'ensemble, tardif et lacune. La révolution agricole néolithique, condition à l'apparition de toutes premières villes, y fut remarquablement moins nette, plus diffuse et plus lente, qu'ailleurs. Par exemple, dans régions centrales, ces deux processus n'ont apparu que peu avant le Xe siècle de notre ère, et dans certains cas résiduels, plus tard encore²⁰⁹. De plus, la fondation des villes est dispersée dans un monde, à la fois homogène et divers, des peuples noirs, dont Basil Davidson souligne la rareté, parviennent à des masses importantes si récentes, depuis 1000 – 1500 ans. Ces peuples itinérants dans un vaste continent, ont rarement ou jamais à affronter les crises sociales et économiques qui contribuent à promouvoir des changements dans des pays plus exigus et plus abondamment peuplés²¹⁰. Ils

²⁰³ DESROCHES NOBLECOURT Christiane, *Ramsès II, la véritable histoire*, éd. Pygmalion, Paris, 1996, pp. 125-129.

²⁰⁴ SOULIE Daniel, *op.cit.*, pp. 147, 148.

²⁰⁵ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, pp. 28,29.

²⁰⁶ ALFRED Cyril, *op.cit.*, p. 60. Pour les architectures d'Akhenaton, à voir SEE Geneviève, *Grandes villes de l'Egypte antique*, éd. Serg, Paris, 1974.

²⁰⁷ SOULIE Daniel, *op.cit.*, pp. 80, 81.

²⁰⁸ *Ibid.*, pp. 94, 95.

²⁰⁹ COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *op.cit.*, pp. 16, 33, 49.

²¹⁰ DAVIDSON Basil, *op.cit.*, p.22.

constituent, en conséquence, un monde innombrable de royaumes et d'empires éphémères alternatifs ou successifs²¹¹.

Le pouvoir et la structure sociale qui se basent constamment sur le lien de parenté social et biologique, quelle que soit la hiérarchisation apparente : les castes (Etats pastoraux), les systèmes étatiques autoritaires et centralisés (Etats esclavagistes), les aristocraties militaires ou marchandes (Etats islamisés). Ce lien apparaît dans la structure de la ville, comme par exemple pour la ville de Foumbam, où le cercle le plus proche du palais désigne la parentèle la plus étroitement liée au souverain²¹². Nous tracerons la fondation des villes royales des deux premières formes de pouvoir. Mais on rappelle d'abord, pour éclairer notre choix, l'évolution des villes noires par rapport à l'évolution du peuplement et des civilisations, qui suivent deux trajectoires différentes selon les aires géographiques.

Les bordures de désert et des océans sont caractérisées par la pénétration selon les époques, d'idées et d'êtres humains venant des mondes méditerranéen, asiatique, arabe, musulman, et en conséquence, par l'économie à vocation du commerce lointain. Après les premières expériences avec la culture urbaine égyptienne, se multiplient à l'ouest de la bande sahélo-soudanienne, les grands empires successifs (Ghana, Mali, Songhaï, les cités-états hausa,...), grâce aux échanges, de gré ou de force, entre la tradition animiste et l'islam et la culture urbaine arabo-musulmane dès le VIII^e siècle²¹³. Leurs villes royales, donc leur essor pour et par le commerce transsaharien, se localisent aux quelques carrefours intérieurs de routes commerciales fluviales et terrestres²¹⁴. L'unité culturelle urbaine swahilie, déployée sur le littoral d'océan Indien et vivant du commerce de marchandises et d'esclaves destinés aux marchés méditerranéens et arabes, forme l'autre figure de l'Afrique noire « islamisée ». Les forts européens rayonnent, peu ou prou autour de leurs sites littoraux atlantiques, la culture urbaine européenne (bloquée sur le modèle du château fort) et le catholicisme (conversion du royaume Kongo) dès XV^e siècle. Mais avec le mercantilisme européen, dont l'ampleur se manifesterait par la traite négrière, particulièrement importante au XVIII^e siècle. Ce commerce se développe sur une ligne intérieure en arrière-côte, non pas seulement par les réseaux d'approvisionnements, mais aussi par les Etats autochtones, imprégnés de l'économie esclavagiste destructive, qui atteignent une taille importante en dehors de l'influence arabo-musulmane. Il existe le réseau de petites cités-états en arrière-pays ghanéen ou du monde *yoruba*²¹⁵, mais surtout s'épanouissent les villes royales des empires partenaires majeurs de la traite, dont Abomey, Kumasi, Benin City, Oyo.

En arrière-pays massif, se localisent au milieu des plateaux savanes et des forêts tropicales, les sociétés rurales fondamentales à base d'économie de subsistance, dont le peuplement découle des immigrations de nord au sud venant de la bande sahélo-soudanienne, lentes mais persistantes pendant des milliers d'années jusqu'au XIX^e siècle. Les immigrations pastorales et l'expansion bantoue forment le monde des peuples bantouphones dans la moitié méridionale du continent, en introduisant la maîtrise de la métallurgie du fer et les techniques de

²¹¹ Selon LUGAN Bernard, *Atlas historique de l'Afrique des origines à nos jours*, éd. du Rocher, Paris, 2001, p. 17. En Afrique noire, il y a 1000, voire 1500 langues autochtones officielles. Même dans le monde bantouphone, il existe 450 langues. Le monde des Yoruba regroupe en plusieurs cités-états autonomes politiquement, mais qui se distinguent les unes des autres par une langue différente.

²¹² TARDITS Claude, *Le Royaume Bamoum*, éd. de la Sorbonne-Colin, Paris, 1980, chap. XIII.

²¹³ LUGAN Bernard, *op. cit.*, p. 73.

²¹⁴ COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *op. cit.*, pp. 73, 97.

²¹⁵ Si le site change au cours des âges, la distance entre leurs sites est déterminée par le mode de déplacement général, à pied, donc entre une dizaine et une cinquantaine de kilomètres. COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *op. cit.*, pp. 166, 175.

l'agriculture dans les tribus sudistes, encore à l'âge de pierre²¹⁶. La région interlacustre, où se succèdent les Etats pastoraux à partir du XVe siècle, joue un rôle déterminant dans ce processus comme le lieu de passage obligatoire²¹⁷. Comme les pastoraux dominent les agriculteurs, tous les actes de la vie sociale de ces Etats sont placés sous le signe du bétail et la terre n'existe que comme pâturage. Politiquement, les rois ne règnent pas sur des hommes mais sur des troupeaux²¹⁸. Ces Etats ignorent les échanges économiques et humains avec l'extérieur, et même les arabes de la côte est jusqu'à la fin du XVIIIe, voir fin du XIXe siècle.

Dans cette éclosion urbaine rare, les villes royales alors synonymes seules de grandes villes, jouent donc le rôle des centres « interrégionaux », voire « internationaux », articulés sur une vocation régionale. Elles symbolisent le pouvoir politique du souverain, qui se confond avec son pouvoir économique : distributeur des ressources vivrières, contrôleur des tributs « régionaux » et monopole des échanges « internationaux » sur des biens coûteux parce que lointains et rares, ces trois aspects renforcés par les activités militaires de razzias, voire de conquêtes aux dépens des formations voisines²¹⁹.

Mais leur fondation et celle de leur royaume, même à une époque récente, ne nous sont parvenues qu'en histoires fragmentaires, ces fondations n'utilisent que des matériels précaires, même si certains royaumes prennent forme (comme le Royaume Bamoum et sa Foubam), ou connaissent leur apogée seulement au XIXe siècle, d'autres existent encore aujourd'hui dans la région interlacustre. Le processus de fondation (les rites de choix du site, les modèles) se présente et s'imagine sous la forme traditionnelle de transmissions orales, se dissimule dans l'historiographie du fondateur royal, récitée au long des générations. Existe-t-il des doctrines ou des théories urbaines, proprement dites, au sein de ces sociétés ? Difficile de répondre mais les descriptions « théoriques », voire les propositions hypothétiques, de ces villes royales « noires » ne sont établies que tardivement par des « blancs ». Elles découlent des recherches linguistiques, archéologiques, des archives européennes et arabo-musulmanes, qui ne sont effectuées systématiquement qu'à partir du XIXe siècle, voire début XXe siècle, comme le cas des villes royales de la région interlacustre, « où tout laisse à penser que les constructions ne différeraient pas fondamentalement de ce qui avait pu se passer dans le courant des siècles précédents »²²⁰. Pour les villes royales « islamisées », les maigres sources historiques ne permettent guère de tirer des conclusions, en mettant en œuvre la confrontation de villes, par le choix du site et du plan d'urbanisme et les règles architecturales. Malgré que leurs fonctions répondent incontestablement aux critères islamiques : ville commerciale (le marché), ville intellectuelle (la mosquée), ville militaire (l'enceinte fortifiée), selon Catherine Coquery-Vidrovitch.

Villes royales des Etats pastoraux

Dans les paysages ouverts de savanes et par rapport au niveau de technique et des matériaux d'une civilisation agro-pastorale, ces villes royales bantoues, constituées autour de leur noyau,

²¹⁶ LUGAN Bernard., *op.cit.*, p. 47. A l'exception de l'Egypte, de la Nubie et de l'ouest saharien, l'Afrique noire, qui n'a connu ni l'âge du cuivre ni l'âge du bronze, est passée sans transition de l'âge de la pierre à celui du fer. Selon Catherine Coquery-Vidrovitch, pour certains peuples chasseurs et cueilleurs, la mutation se prolonge au moins jusqu'au Ve siècle, voire aux VIIIe-Xe siècle. Les outils de pierre continuent d'être utilisés tardivement, parfois bien après l'adoption partielle de la métallurgie, *op.cit.*, p. 49.

²¹⁷ *Ibid.*, p. 45. Dans les Etats pastoraux au sud et au centre, se trouvent des échanges à longue distance des produits rares, venant des mines (l'or et le cuivre) et des forêts. Ces activités sont réservées au pouvoir comme l'extension de leur puissance, en permettant certains niveaux de la culture urbaine, comme nous le montrent les ruines de pierre de Grand Zimbabwe.

²¹⁸ *Ibid.*, p.115.

²¹⁹ COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *op.cit.*, pp. 34, 35, 50, 84.

²²⁰ *Ibid.*, p. 88

l'enclos royal, sont fondées au sommet d'une colline, qui leur permet d'être bien défendue contre les attaques tout en offrant des possibilités de repli stratégique²²¹, comme le *kibuga*, ville royale de Buganda (Ouganda). Mais le choix du site, comme dans le cas de Nyanza (Rwanda), était volontaire, répondant à des rites précis, qui permettaient aux augures de désigner le lieu propice à une installation permanente ou au moins temporaire : les devins de la cour prélevaient quelques pincées de terre sur la colline envisagée, qu'ils mélangeaient à de la salive du roi et à du lait de vache. Le tout était donné à ingérer à un taurillon qui était ensuite immolé puis éviscéré. La lecture des entrailles une fois jugée favorable, elles étaient enfouies avec la carcasse de l'animal, et sur la fosse préalablement rebouchée était planté un ficus sacré²²². Ce choix de colline, qui découle du rituel et de la pratique, est constant malgré le fait que « *les villes africaines anciennes furent souvent, à des titres divers, des villes mobiles, voire itinérantes...cette transhumance des villes fut souvent même érigée en règle, explicite ou implicite* »²²³.

Cette transhumance, « ville royale » et « civilisation », se présente à un rythme de déplacement obligatoire au moins d'une colline par règne, à la mort du roi, lors de l'avènement de son successeur, mais aussi pendant le temps d'un souverain. Au royaume Ankole, d'après les traditions orales, R. Oliver dénombre vingt souverains depuis le XVe siècle, dont les quatre premiers ayant deux ou trois sites chacun, mais à partir de Ntare I^{er} (1555-1588) jusqu'au XVIIIe siècle, il n'y a qu'un site par règne²²⁴. Au Burundi, Mwezi Gisabo (1852-1908) n'a pas créé une ville royale, mais un réseau de villes royales simultanées, appelées « collines royales » - *ikirimba*, disséminées un peu par tout dans le pays. Emile Mworoha décompte un total de 51 collines royales. Aux enclos hérités de ses prédécesseurs (où il était tenu d'ériger sa résidence sur un lieu légèrement différent de celui du roi précédent), s'ajoutaient ceux qu'il créait lui-même. Si les collines royales variaient suivant chaque règne, elles se distinguent selon les trois fonctions de la ville royale. Certaines fonctionnent comme les centres politiques proprement dits, où le roi célébrait la fête nationale des semailles (le *Muganuro*). Les autres sont les résidences royales, où le roi disposait d'une reine et où il se rendait donc fréquemment, et elles étaient importantes pour la gestion interne du domaine. Il y avait aussi les centres rituels sous obédience royale mais occupés par des dignitaires politico-religieux. Les centres économiques - des enclos de culture et d'accueil du bétail - étaient souvent d'anciens centres politiques abandonnés²²⁵.

Le changement du site porte une autre dimension (généralisé dans toute Afrique noire), c'est l'écologie : les sociétés agraires et pastorales de subsistance, à faible capacité de surplus alimentaire, la présence d'une densité urbaine par nature exceptionnelle, incluant d'assez nombreux individus non directement productifs, entraîne une ponction vivrière sur l'environnement relativement important. En revanche, le rassemblement de trop de gens durant trop de décennies (voire de siècles) dans la même région, risque d'aboutir à des phénomènes de stérilisation des sols, comme dans le cas de Grand Zimbabwe²²⁶.

²²¹ *Ibid.*, p. 91.

²²² LUGAN Bernard, « Nyanza, une capitale royale du Rwanda ancien », dans *Africa-Tervuren Tervuren*, vol. 26, n°4, pp. 98-111, 1980.

²²³ COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *op.cit.*, p. 273.

²²⁴ R. Oliver, « Ancien Capital Sites of Ankole », *Uganda Journal*, vol.23, 1959, pp. 51-54. L'auteur a travaillé d'après les indications topographiques fournies par la tradition orale ankole (transcrite en 1955 à partir des papiers du défunt Nuwa Mbaguta, qui a été dignitaire royal *Nganzi* d'Ankole de 1895 à 1937, et mourut en 1944).

²²⁵ MWOROHA Emile, *Peuples et rois de l'Afrique des grands lacs*, éd. Les Nouvelles Editions africaines, Dakar-Abidjan, 1977, pp. 116-126.

²²⁶ COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *op.cit.*, p. 275.

Pendant le XIXe siècle, le changement du site, collines ou lieux d'implantation de l'enclos royal, s'était sensiblement accéléré en raison, entre autre, des importations d'armes à feu dans la plus grande partie du continent, selon R. Oliver. Par exemple, en Ankole, au début du XIXe siècle l'installation sur le même site durait encore une dizaine d'années au moins, mais à la fin du siècle il se réduisait à un ou deux ans au plus. Tandis que le site de *kibuga* de Buganda, entre la mort du roi Suna II en 1856 et l'arrivée de Lugard en 1890, aurait changé au moins dix fois²²⁷. Dans le cas des villes royales où il y a des ressources exceptionnelles à proximité du site, pour la production et la commercialisation minière en or, en cuivre, en sel..., ce fait favorise la primauté de leurs aspects urbains²²⁸. Cette mobilité existe toujours comme à Musumba, ville royale de l'empire lunda (de XVIe à XIXe siècle), ou sa remplaçante, Kazimbe, que Antonio Galitto, chef d'une expédition portugaise en 1831, a décrite comme peut-être la plus grande ville d'Afrique centrale. On trouve le même phénomène dans les royaumes d'Afrique centro-occidentale de forêt tropicale, comme le kuba, où le lieu précis de la ville royale change au moins une fois par règne, mais toujours dans la même région d'une trentaine de kilomètres de long sur une dizaine de large²²⁹.

Le plan classique de la ville royale bantoue est radioconcentrique, regroupé autour de l'enclos royal en son centre. Les routes en divergent vers autant de quartiers qu'il y a d'enclos des chefs tributaires, qui s'étalent dans la direction de la province qu'ils dominent. La ville très spacieuse était constituée d'une série d'enclos – maisons et *kraals* à bestiaux, voire terroirs juxtaposés – qui ne font que reproduire en plus vaste et plus aéré le modèle architectural rural. Toutes les descriptions et interprétations connues de villes bantoues reprennent peu ou prou ce schéma²³⁰. Ce modèle refléchit la structure sociale lignagère et le système politique tributaire du monde bantouphone, ainsi que la base essentielle son économie. Mais on peut dire que c'est un modèle évolutif.

Les « collines royales » de Mwezi Gisabo se remplissent périodiquement de population, de chefs et de sujets provinciaux, au gré de déplacement du roi. Tandis que dans le cas de *kibuga*, chaque chef fait construire dans son enclos les habitations de ses femmes, de ses esclaves, de ses dépendants, et aussi des logements pour ses visiteurs. Mais la mobilité demeure la règle à l'intérieur de la ville, puisqu'un chef promu ou déposé doit quitter les lieux, lui et les siens, dans quelques heures, selon Gutkind. L'habitation de la Nyanza varie selon la période de l'année, caractéristique de toutes les villes royales fondées en partie sur la guerre, et qui se vident au moment des campagnes militaires, réglées sur l'alternance des saisons sèche et humide, moment où les paysans retournent aux champs.

L'organisation de l'enclos royal, qui possède toujours devant lui une place, lieu de rassemblement du peuple, des actes politiques et judiciaires du roi, de siège du conseil, de marché,... dépend de la puissance de chaque royaume. L'enclos royal de Mwezi Gisabo, avec une vingtaine de maison, percé de deux entrées principales, comprend trois grandes cours, affectées à des fonctions particulières : lieu des bergers et troupeaux (*kraal* royal), lieu-sanctuaire au centre duquel était situé le palais royal entouré lui-même d'une clôture, enfin lieu d'intendance (cuisines, greniers) gouverné par la reine²³¹. L'*ibwami*, enclos royal, de Nyanza, est longue de 200 mètres sur plus de 140, et donne l'impression d'un vaste labyrinthe constitué par des entrelacs de cases et de greniers, avec une entrée directe sur l'extérieur. Les enclos des dépendants sont sur le même modèle mais plus modestes. Autour de l'*ibwami*, se

²²⁷ GUTKIND Peter Claus Wolfgang, « Notes on the kibuga of Buganda », *Uganda Journal*, vol. 24, n°1, 1960, pp. 37-38. Voir du même auteur, *The royal capital of Buganda*, éd. Mouton, La Haye, 1963, 330 pages.

²²⁸ COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *op.cit.*, p. 103.

²²⁹ *Ibid.*, p. 99.

²³⁰ *Ibid.*, p. 85.

²³¹ *Ibid.*, p. 87.

situe l'enclos de ses épouses, puis des dignitaires, et plus éloigné, plus dispersé des habitants de moindre importance. Le *rugo* ou *kraal* royal se compose d'espaces circulaires entourés de clôtures, et se trouve en dehors de l'*ibwami*²³². Le *kibuga* est fort étendu, huit à dix kilomètres sur trois au moins, dans lequel l'enclos royal a deux kilomètres de long et un de large, avec 496 cases. A Mbanza-Kongo, l'enclos royal est entouré d'une enceinte de plus d'un kilomètre, où à l'intérieur, une autre palissade à labyrinthe, apparemment caractéristique des demeures princières kongo (à fin de protection et de défense) encercle la demeure royale proprement dite, qui comporte un pôle masculin (le quartier du roi) et un pôle féminin (celui de la reine, des autres épouses et leurs esclaves)²³³.

Villes royales des Etats esclavagistes

Si ces villes royales, Abomey, Bénin City, Kumasi, Oyo se situent en retrait du littoral, en permettant de préserver des influences culturelles européennes directes, ainsi que le courant islamique venant du nord, la première apparaît correspondre d'avantage aux termes de *villes de fondation*. Elle découle de la volonté politique du clan des Agassouvi (originaires de Tado) pour contrôler l'ensemble des populations du plateau de la savane, le site de la ville a été choisi sous la règne du fondateur de la dynastie, Ouegbadja (1650-1679).

La fabrication de la ville et sa structure s'inscrit dans l'ordre évolutif et à base du lien lignager. Abomey, en effet, est une ville royale constituées par des cités princières, juxtaposées successivement sur ce même site au cours de douze règnes (le dernier Agoli-Agbo, 1896-1900, choisi par les Français). La structure de la ville part du centre selon une spirale composée par les cités princières. Celles-ci sont commencées par le deuxième roi Agadja (début du XVIIIe siècle), et la ville royale s'étendant finalement sur 40 ha. Les traditions nous exposent que chaque prince héritier choisit un nouveau lieu d'implantation de son palais, y installe tout sa cour, sa nombreuse famille et les casernements des troupes royales. Et autour de sa résidence, le prince forme sa cité qui constitue des résidences des lignées princières issues du lignage et la plupart des lignées populaires qui se rattachent à elles²³⁴. La création du palais doit être accompagnée par deux dispositifs symboliques. Le marché, qui « relève de l'autorité des rois » pour des raisons à la fois économiques et politiques. Le plus vieux marché de la ville, Adjahi, fut créé par le premier roi, d'autres ont été transférés des pays vaincus au cours de guerres successives. L'autre dispositif ce sont des temples, dont le plus typique est le *tohosu*, qui assure la protection et le bien-être. Tout *tohosu* familial est rattaché à un *tohosu* royal, les lignées populaires qui ne possèdent pas de *tohosu* se rattachent indirectement à la royauté par le biais de celle qui en possède un. Connu depuis le roi Agadja, ce système est, parmi d'autres, un dispositif symbolique de justification de l'organisation socio-spatiale de la ville, et partant, de l'unité nationale dahoméenne²³⁵. Tandis que pour le choix des lieux successifs pour les cités princières, diverses considérations pratiques sont intervenues : ravitaillement en eau, défense des portes de la ville, contrôle des communautés villageoises autour..., mais en définitive, une détermination structurale d'ensemble dont la cohérence se rapporte à la présentation symbolique du royaume comme une totalité²³⁶.

²³² *Ibid.*, p. 88.

²³³ *Ibid.*, p. 94.

²³⁴ *Ibid.*, p. 196.

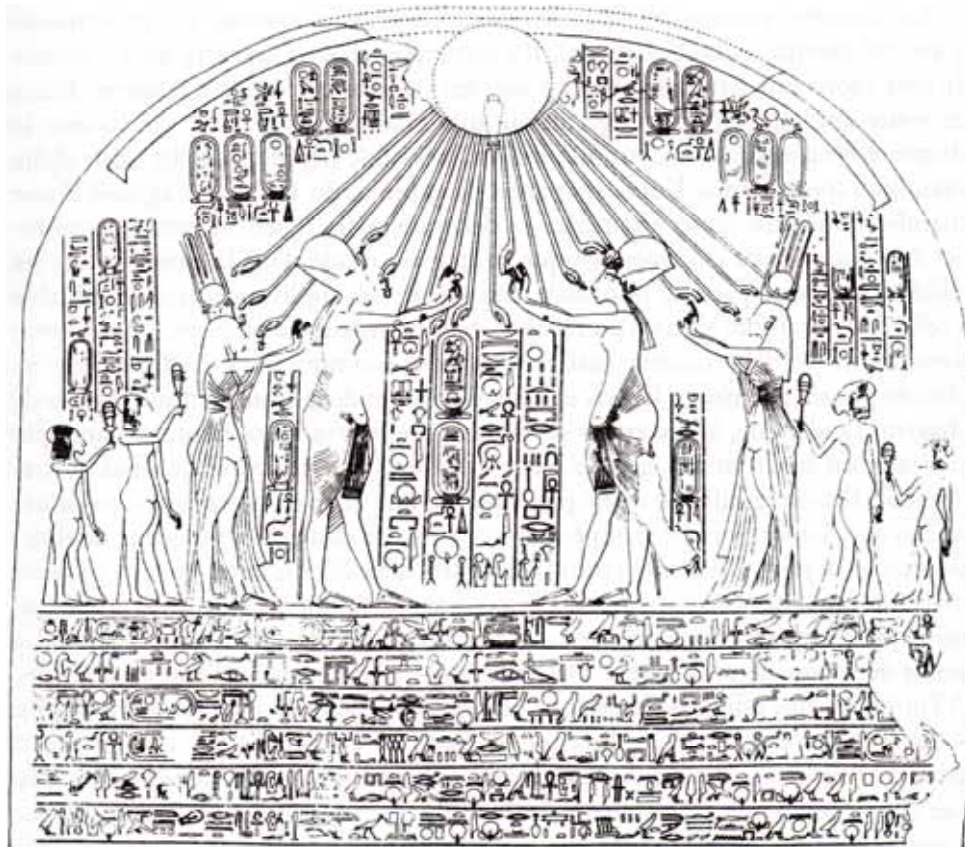
²³⁵ HOUSEMAN Michael, CREPIN Xavier, « Note sur la structure évolutive d'une ville historique. L'exemple d'Abomey (République Populaire Bénin), *Cahiers d'Etudes Africaines*, 1986, XXIV-4 (104), pp. 527-546.

²³⁶ *Ibid.*



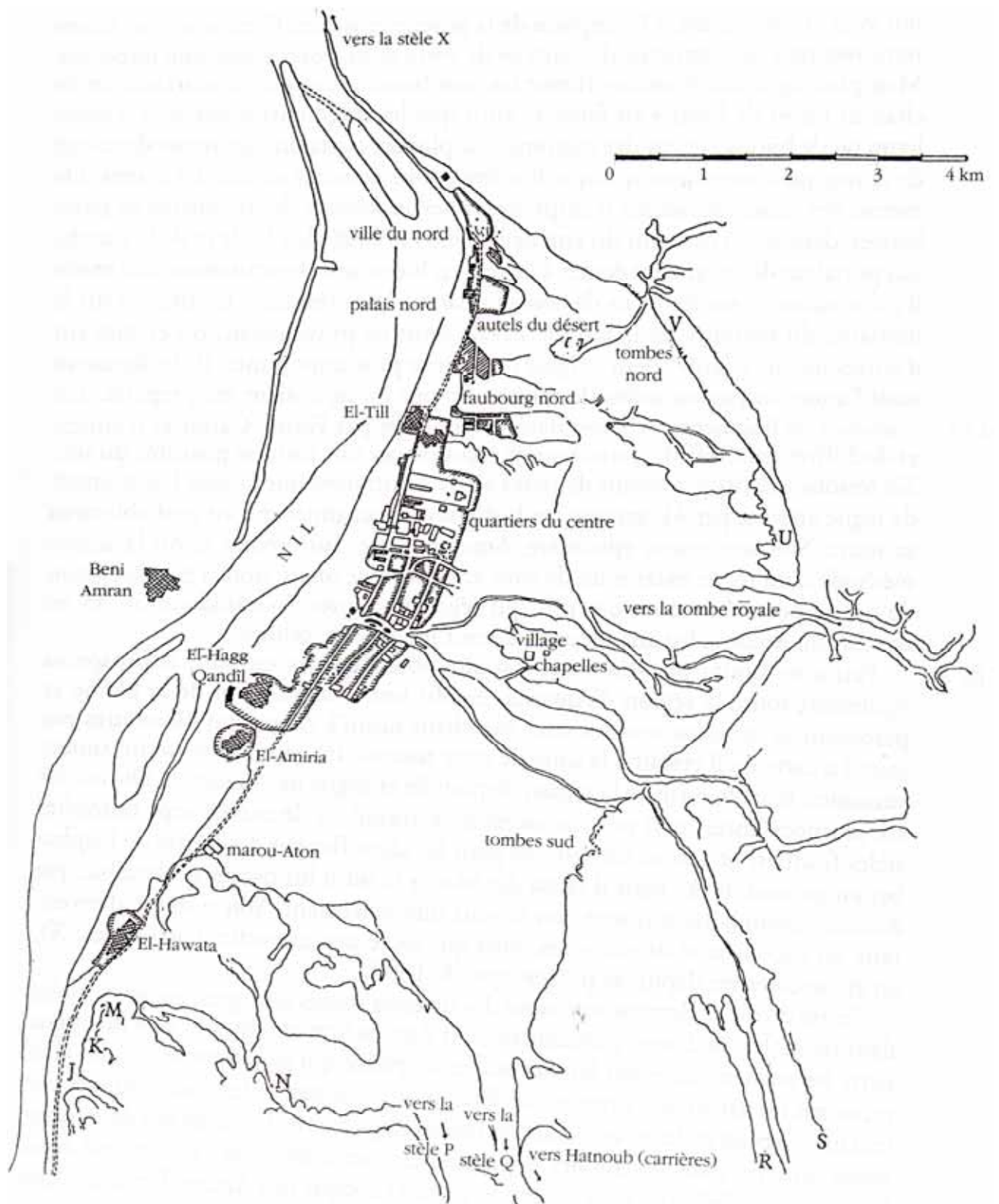
I. 2-1. Plan circulaire indiquant la ville en Egypte et en Assyrie antique.

Source : VERCELLONI Virgilio, *La cité idéale en Occident*, éd. du Félin, Paris, 1996, (édition italienne, Milan, 1994), planche 1.



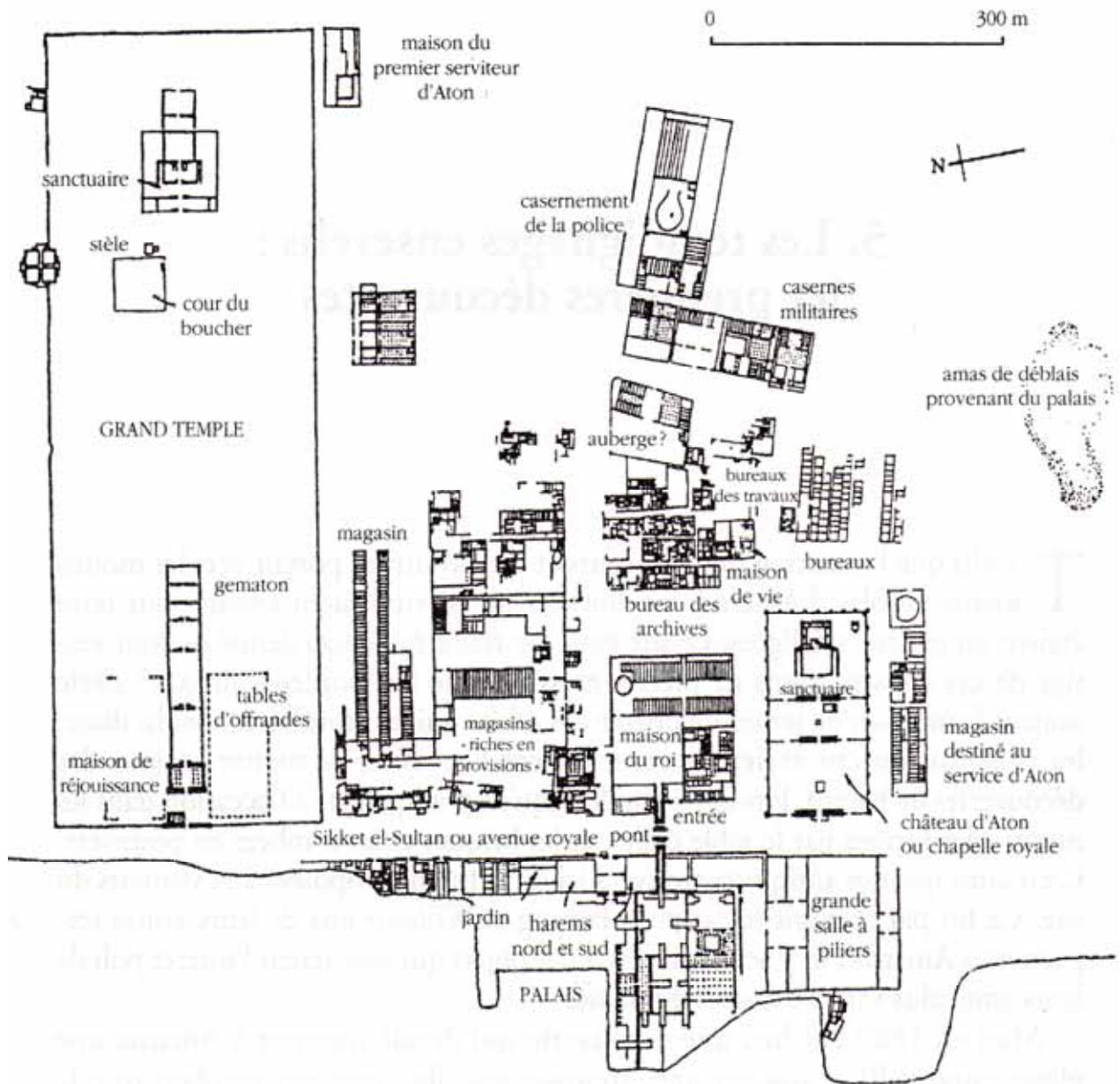
I. 2-2. Copie au trait de la partie supérieure de la stèle S, une des stèles qui délimitent le périmètre sacré d'Akhetaton.

Source : ALFRED Cyril (présenté et traduit de l'anglais par Alain Zivie), *Akhénaton, roi d'Égypte*, éd. du Seuil, Paris, 1997, p. 49.



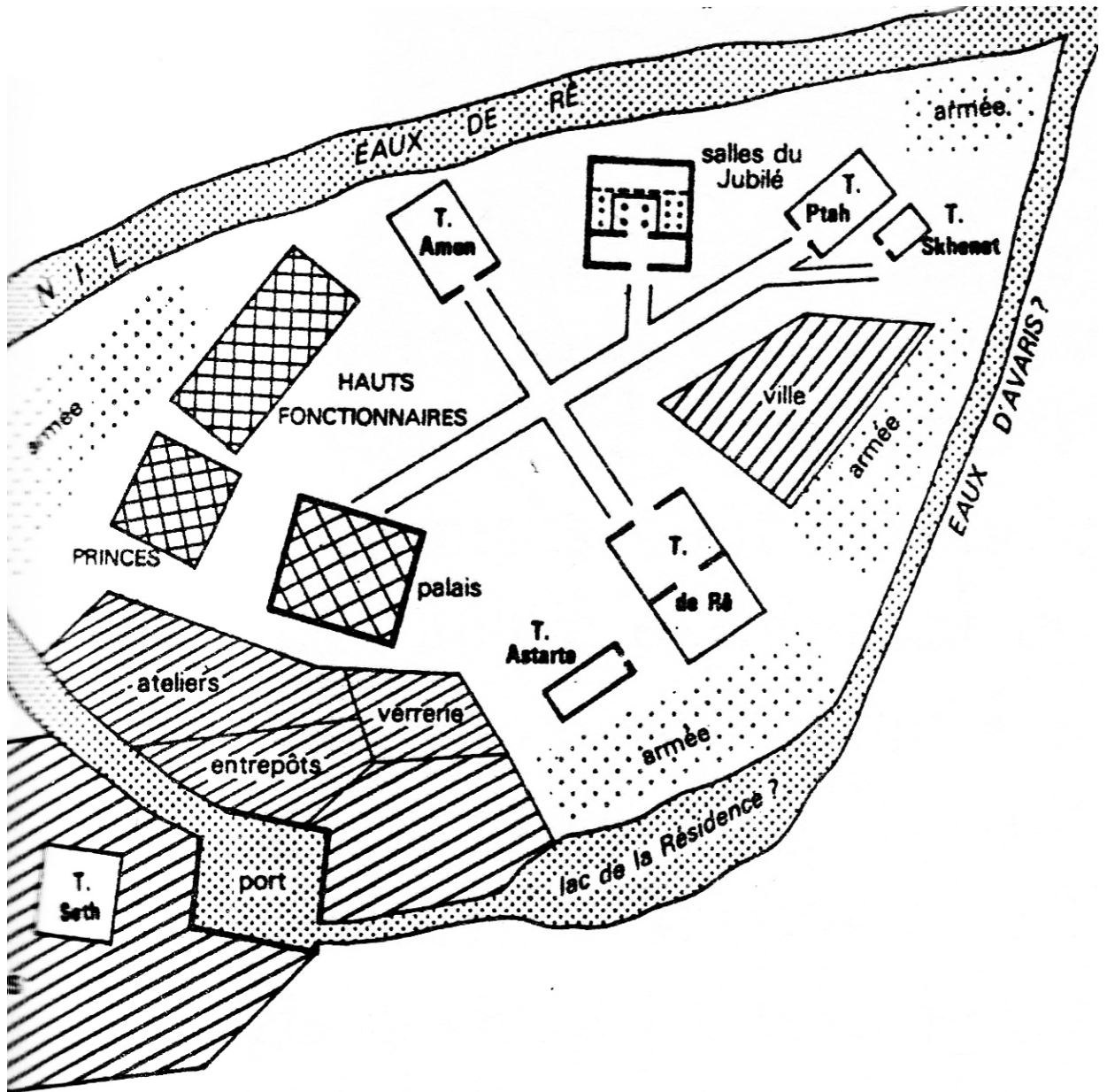
I. 2-3. Plan masse d'Akhetaton.

Source : ALFRED Cyril (présenté et traduit de l'anglais par Alain Zivie), *Akhénaton, roi d'Égypte*, éd. du Seuil, Paris, 1997, p. 69.



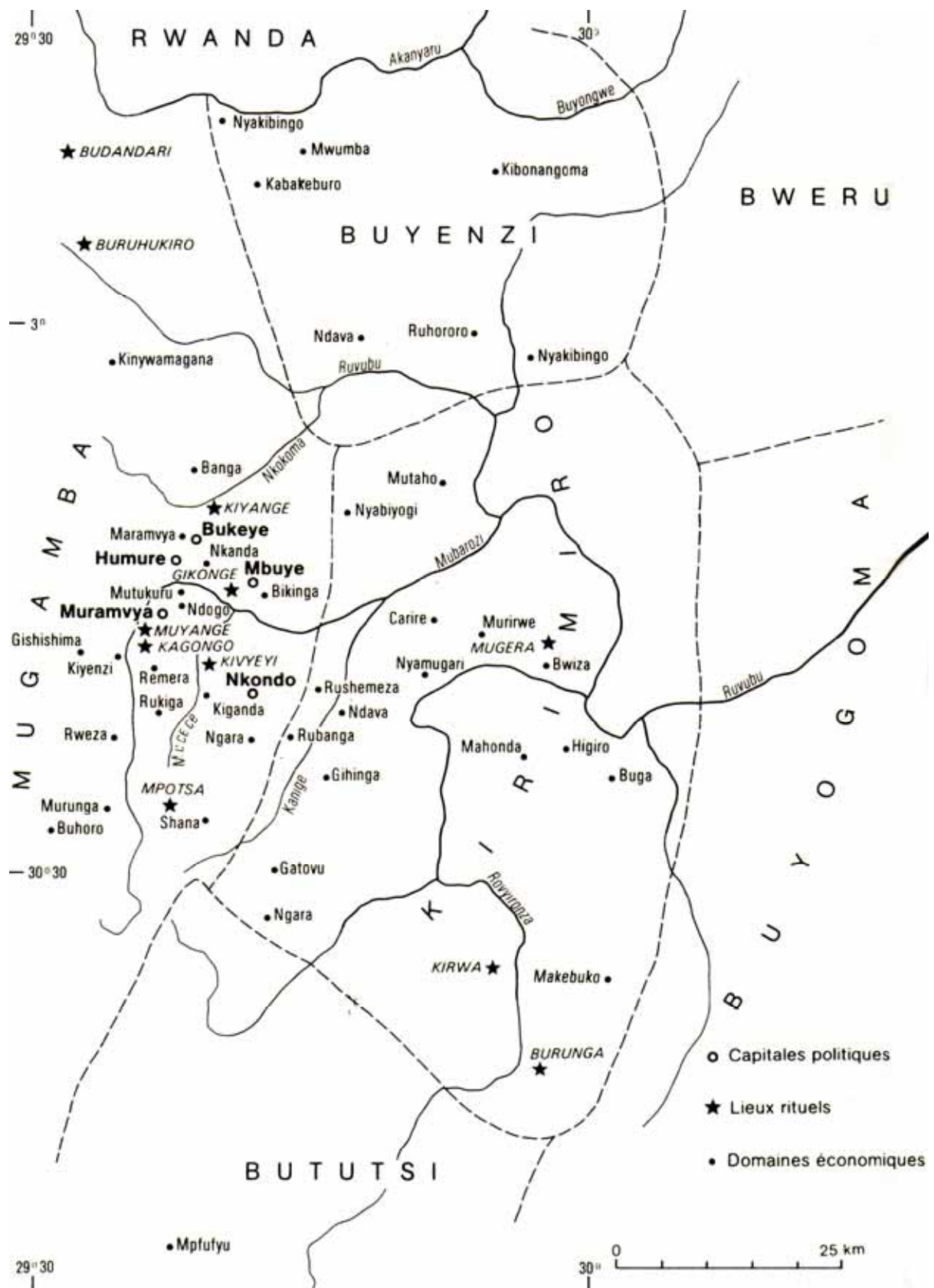
I. 2-4. Plan de la cité royale d'Akhetaton.

Source : ALFRED Cyril (présenté et traduit de l'anglais par Alain Zivie), *Akhéaton, roi d'Égypte*, éd. du Seuil, Paris, 1997, p. 64.



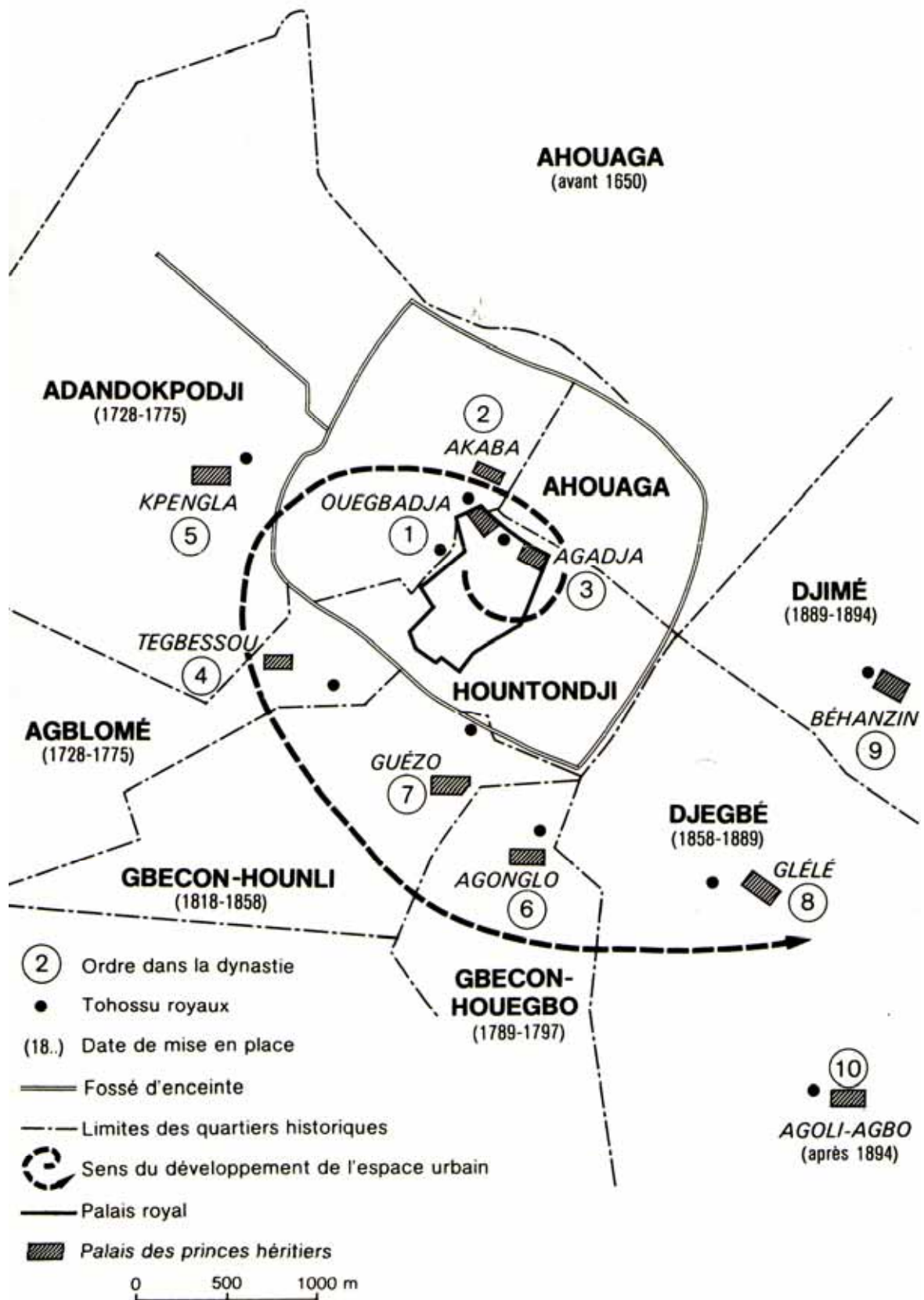
I. 2-5. Plan de Pi-Ramsès.

Source : DESROCHES NOBLECOURT Christiane, *Ramsès II, la véritable histoire*, éd. Pygmalion, Paris, 1996, p. 34.



I. 2-6. Villes royales des Etats pastoraux : localisation des « collines royales » du Burundi, sous le règne de Mwezi Gisabo (1852-1908).

Source : MWOROHA Emile, *Peuples et rois de l'Afrique des grands lacs*, éd. Les Nouvelles Editions africaines, Dakar-Abidjan, 1977, p. 146.



I. 2-7. Villes royales des Etats esclavagistes : la fabrication des cités royales de la ville royale d'Abomey (1625-1889).

Source : ANIGNIKIN Sylvain, *Cahiers d'Etudes Africains*, EHESS, vol 104, n°4, 1986, p. 539.

Asie, villes royales chinoises

En net contraste avec le Japon, la Chine était déjà, depuis l'époque préhistorique, un pays de grandes villes murées²³⁷. Les documents font toujours apparaître, juxtaposée à la Chine des villages, une Chine des villes. Il n'y a pas de seigneur sans ville, toute ville a été fondée par un seigneur²³⁸. En effet, cette ville murée et seigneuriale n'était pas une « *accumulation spontanée de population* »²³⁹. Elle n'est pas le développement naturel de communautés rurales de type villageois, ni celui d'un centre marchand, ou d'un lieu d'accumulation du capital ou de la production, selon Pierre Clément. Elle est une « *cité administrative et politique* », imposée par un pouvoir despotique qui affirme son autorité en supplantant l'ancien pouvoir et en détruisant sa ville. La fondation obéit à des « *règles d'organisation* » et elle a pour référence des « *plans types* » selon une hiérarchie stricte, qui s'affichent dans la ville royale de l'empereur, le seigneur suzerain, dans les villes des seigneurs vassaux, dans les centres régionaux ou les cités coloniales, agricoles et militaires. Même les villes royales, féodales ou impériales, capitales de toutes cités administratives et politiques, ont été suffisamment nombreuses et ont changé fréquemment d'implantation au cours de l'histoire, dans l'ensemble du territoire mais aussi sur le même site. Elles sont l'objet de création, issu d'un projet de toutes pièces à chaque fois renouvelé²⁴⁰. Citons les lieux essentiels, qui s'affichent occasionnellement comme villes royales et sites, d'après Michèle Pirazzoli-t'Serstevens : Xian – Changan, Louyang, Nankin, Pékin, Xianyang, Zhengzhou, Kaifeng, Anyang, Datong, Fengyang, Yangzhou, Hangzhou, Yancheng, Suzhou. Les quatre premières sont les plus importantes, en valeur historique et dimensionnelle, mais rappelons que plusieurs villes sont fondées successivement sous un autre ou le même, et détruites brutalement entre temps, sur un même lieu.

En effet, la fabrication de la ville royale chinoise est inséparable de l'histoire particulière du pays : le gonflement inlassable du territoire depuis *Zhongyuan*, la Plaine Centrale²⁴¹, s'associant au mouvement incessant selon un cycle du morcellement et de l'unification politique et territoriale. Il s'agit de la formation, successive, alternative ou parallèle, des innombrables pouvoirs féodaux et impériaux, le long de cette histoire écrite sur plus de trois millénaires et sous le signe du « Mandat Céleste », *T'ien ming*²⁴². Et explicitement, la fabrication de la ville royale, expression symbolique et représentative pour chacun des pouvoirs et aussi sommet de l'architecture du pays, se réfère dès l'émergence à un « *savoir total* », terme de Marcel Granet, qui se produit et se fixe les caractéristiques de la civilisation chinoise au cours de plus mille ans avant notre ère. Ce savoir total, qui est celui dont l'analyse des représentations du Temps synonyme le Ciel, et de l'Espace synonyme la Terre, a pu faire pressentir l'importance et l'antiquité. Il a pour objet l'utilisation religieuse des sites et des occasions favorables. Il commande la liturgie et le cérémonial : l'art topographique, comme

²³⁷ WEBER Max (traduction de l'allemand par Catherine Colliot-Thélène et Jean-Pierre Grossein), *Confucianisme et taoïsme*, éd. Gallimard, 2000, p.9.

²³⁸ GRANET Marcel, *La civilisation chinoise, op.cit.*, p. 198. L'auteur analyse les composants essentiels, donc la ville, de cette civilisation depuis l'origine jusqu'à la dynastie Han en passant par les Zhou.

²³⁹ NEEDHAM Joseph, *Science and civilisation in China*, vol. IV-3, p. 71.

²⁴⁰ CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *Les Capitales chinoises : leur modèle et leur site*, éd. l'IFA, Paris, 1983, pp.1, 2, 4, 37.

²⁴¹ Ce territoire sacré et symbolique est le centre géopolitique le plus important de la Chine ancienne s'étendant autour du bassin moyen et inférieur du fleuve Huang Ho, que toutes les dynasties voulant dominer la Chine, doivent occuper et y fonder leur ville royale, dont Xian - Changan, Louyang, Xianyang.

²⁴² Ce concept permet d'affirmer la légitimité du pouvoir des souverains en Chine. Il est fondé sur l'approbation que le Ciel accorde aux dirigeants sages et vertueux, l'approbation qu'il cesse d'accorder si ceux-ci ont une conduite mauvaise ou sont corrompus, ce qui légitime aussi le peuple à se rebeller : les dynasties brillantes comme les Han ou les Ming sont fondées par des hommes d'extraction modeste.

l'art chronologique²⁴³. Ce savoir total, qui est aussi la conception chinoise de l'Univers, renferme les connaissances interférentes et inséparables : la philosophie et la politique, les divinations et les cultes étatiques, la cosmologie et l'astrologie, la géomancie et la géographie...

Si son ancienneté enracinée dans les temps mythiques, c'est sous les Zhou²⁴⁴ que ce savoir total est formulé par écrit pour la première fois, dans les plus anciens textes d'annales, de rites et de manuels divinatoires, issus des milieux de scribes et d'annalistes de la cour royale²⁴⁵. Pendant deux périodes charnières, les Printemps et Automnes, et les Royaumes Combattants, ce savoir total occupe l'essentiel des ouvrages, dits *classiques*, qui constituent les fondements de la civilisation et de la culture chinoise, comme le *Dao De Jing* du taoïsme, et surtout les *Cinq Classiques*²⁴⁶ du confucianisme. Celui-ci érigé en doctrine étatique, à la fois politique et religion, par les Han (de 206 avant J.-C. à 220 ap. J.-C.), est pratiquée par tous les souverains ultérieurs. Pendant plus de deux millénaires, ces classiques et leurs commentaires tardifs sont les dogmes communs de la classe dirigeante, intellectuelle, militaire, et donc, le modèle politique et urbain pour la fabrication de la ville royale.

Les conceptions des *Classiques* sont interférées profondément de l'une à l'autre, et en une certaine mesure aux conceptions taoïstes, à l'interface de trois notions de *yin-yang*, des *wuxing* (cinq éléments) et de *qi* (l'énergie vitale). En effet, la pensée chinoise est dominée entièrement par ces notions qui constituent l'Univers, et se forment une connaissance unifiée pour spéculer tous les phénomènes de la nature et toutes les actes importantes de l'être humain²⁴⁷. Dans ces *Classiques* se dissimulent au fil des idéogrammes, les conceptions dédiées à l'acte de fondation de la ville royale, pourtant celles-ci ont la vocation à « être spécialisés ». Le *fengshui*, comme un domaine propre, a pour objectif l'inspection, le choix et l'amélioration d'un site, à la base de l'harmonie entre *yin-yang* et de la convergence sur site des flux puissants de *qi*. Tandis que le modèle se réfère à une doctrine, les *Rites des Zhou*²⁴⁸, dans laquelle, se trouve la description de la ville royale des Zhou – *wang cheng* (*wang*

²⁴³ GRANET Marcel, *La pensée chinoise*, éd. Albin Michel, Paris, 1999, p.101.

²⁴⁴ Après les trois temps mythiques des Cinq Augustes et des Trois Empereurs, des dynasties Xia et Shang, la dynastie Zhou (de 1046 à 221 av. J.-C) se présente matériellement comme la plus ancienne avec les premiers écrits. Ce plus long règne a été marqué par le morcellement du pays pendant deux longues périodes : les Printemps et Automnes, et les Royaumes Combattants, qui prennent fin avec l'unification et la fondation de l'empire par les Qin.

²⁴⁵ GERNET Jacques, *Le monde chinois*, éd. Armand Collin, Paris, 1980, p. 82.

²⁴⁶ Ils sont le *Classique des mutations* ou *Yi King*, *Zhou Yi* (la divination, la cosmologie, la cosmogonie, la philosophie), le *Classique des vers* ou *Che King* (les chants et les danses royaux et populaires), le *Classique des Rites* ou *Li King* (les rites anciens et les cérémonies de la cour établis par les Zhou, donc les *Rites des Zhou* ou *Zhouli*), le *Classique des documents* ou *Chou King* (les documents et les discours écrits par les dirigeants et les officiels des Zhou), les *Annales des Printemps et des Automnes* (la description historique de l'Etat de Lu, d'où est natif Confucius). Mais leur contenu est fortement interféré l'un à l'autre en formant une connaissance unifiée sur les phénomènes de l'univers, dont la fondation de la ville.

²⁴⁷ Dans la langue du *Che King*, le mot *yin* évoque l'idée de temps froid et couvert, de ciel pluvieux ; il s'applique à ce qui est intérieur et, par exemple, qualifie la retraite sombre et froide où, pendant l'été, on conserve la glace. Le mot *yang* éveille l'idée d'ensoleillement et de chaleur...il s'applique aux jours printaniers où la chaleur solaire commence à faire sentir sa force et aussi au dixième mois de l'année où débute la retraite hivernale...*Yin* se dit des versants ombreux, de l'ubac (nord de la montagne, sud de la rivière) ; *yang*, des versants ensoleillés (nord de la rivière, sud de la montagne) de l'adret, bonne exposition pour une capitale. GRANET Marcel, *La pensée chinoise*, *op.cit.*, p.103. Tandis que selon Max Weber, la doctrine commune à toutes les écoles philosophiques chinoises rassemblait donc les esprits « bons » sous le principe yang (céleste et masculin), les esprits « mauvais » sous le principe yin (terrestre et féminin) ; le monde était né de l'union de ces deux principes, qui étaient éternels, comme le ciel et la terre, *op.cit.* pp. 47, 48.

²⁴⁸ Enregistrer des traditions très anciennes et faire une large place à l'utopie administrative, selon Jacques Gernet, elle est éditée tardivement par rapport aux *Classiques* par les lettrés, pendant la période des Royaumes Combattants, celle de l'évolution pour la structure urbaine de la ville royale chinoise, selon Michèle Pirazzoli-T'Serstevens.

²⁴⁹ signifie le roi, *cheng* désigne la citadelle ou la ville fortifiée en générale). Cette doctrine sera référée comme le modèle idéal, surtout pour l'ensemble de la cité interdite réservée au souverain, par tous les pouvoirs et les lettrés dans l'époque ultérieure. Elle exprimée seulement par l'écriture offre un « modèle évolutif » que l'on peut l'interpréter à sa façon pour concevoir son propre modèle, dans le respect des principes immuables décrits par les traités anciens, dont le *Hong fan*²⁵⁰. Elle est aussi un modèle de système administratif royal pour l'organisation du territoire, comme la théorie d'organisation des champs en damiers, et plus particulièrement des villes²⁵¹.

Le *Che King*, le *Classique des vers*, donne, par exemple, l'idée de ce qu'est le processus de fondation de la ville royale à l'origine : « *Le fondateur, revêtu de tous ses bijoux, jades, pierres précieuses, et portant une épée magnifique, procède d'abord à une inspection du pays. Afin de fixer l'orientation, il observe les ombres. Il examine les versants ensoleillés et sombres, le yang et le yin de la contrée, afin de savoir comment se répartissent les principes constitutifs du monde. Il se rend compte enfin de la direction des eaux courantes. C'est à lui qu'il appartient de reconnaître la valeur religieuse de l'emplacement. Il consulte enfin la tortue et apprend d'elle si ses calculs sont bons. Quand l'emplacement est choisi, le fondateur donne l'ordre de construire. Il attend pour cela le moment propice : c'est celui où la constellation Ting culmine, c'est-à-dire au dixième mois de l'année. Il convient, en effet, que la saison des travaux rustiques soit finie. Alors seulement on peut se mettre aux constructions. Au solstice d'hiver, il faut qu'elles soient terminées. L'ordre dans lequel on doit y procéder est fixé. On commence par élever les remparts : ils sont la partie la plus sainte de la ville. On construit ensuite le temple des ancêtres. On prend soin de planter en même temps les arbres dont les fruits ou les baies seront offertes aux ancêtres, et ceux qui servent à la fois à faire des cercueils et des caisses sonores* »²⁵².

La fondation de la ville royale doit, en effet, être conforme aux plans rituels pratiqués par le souverain. Ceux-ci évoluent du culte agraire et ancestral, provenant, comme le seigneur-fondateur, du milieu rural et de la société des lignées, au culte au Ciel et à celui dédié à l'empereur, en se formant la culture urbaine, selon Marcel Granet. Le processus de fabrication de la ville exprime et accumule dans ses attributs les essentiels de ces cultes. Si les souverains féodaux sacrifient aux « *esprits de la terre et des ancêtres* », le chef de famille aux « *esprits des ancêtres du lignage* »²⁵³, la ville du fondateur d'une dynastie seigneuriale porte le titre de *Tsong*, considérée comme le « *Centre ancestral* », dans laquelle, « *la sainteté des lieux de fête paysans est passée tout entière à la fois dans le Chef et dans sa Ville* ». « *Elle s'est incorporée dans la personne seigneuriale, dans le temple ancestral, dans l'Autel du Sol, dans les remparts et les portes de la cité* »²⁵⁴. Il existe d'autre manière de fabrication, il s'agit qu'une

²⁴⁹ *Wang* dans l'idéogramme est présenté par trois traits horizontaux et un vertical pour signifier trois essentiels de l'Univers : le Ciel, le Souverain, la Terre, ainsi que la place centrale du souverain qui relie deux autres.

²⁵⁰ Enraciné depuis le temps mythique et intégré à *Chou King*, le *Classique des documents*, le *Hong fan*, c'est-à-dire le « grand modèle » ou le « plan suprême », est le plus ancien et le plus important traité chinois. Il est à la fois un traité de physique, d'astrologie, de divination, de morale, de politique et de religion. Voir GRANET Marcel, *op.cit.*, et *Le Chou King*, traduit par Feu Le P. Gaubil, éd. N.M. Tilliard, Paris.

²⁵¹ CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie, HAK Shin Yong, *op.cit.*, p. 13.

²⁵² Cité in GRANET Marcel, *La civilisation chinoise, op. cit.*, pp. 265-266.

²⁵³ WEBER Max, *op.cit.*, p. 38.

²⁵⁴ GRANET Marcel, *La civilisation chinoise, op.cit.*, pp. 198-199. Selon l'auteur, ce mot désigne aussi les groupes de personnes qu'unit le culte d'un même aïeul, ou encore le groupe préposé au culte du Fleuve Jaune ainsi que la résidence de ce groupe. Le pouvoir des seigneurs paraît fondé sur des croyances qui se font ébauchées dans les milieux paysans. Ils possèdent une puissance identique à celle que les communautés paysannes prêtent à leurs Lieux-saints. Ils exercent ce pouvoir dans sa Ville, considérée comme un Centre ancestral.

ville porte le titre de « ville royale » au cas où y s'installe, temporairement ou définitivement, l'autel des ancêtres du seigneur fondateur de la dynastie, selon Marcel Granet.

Cette évolution culturelle correspond à celle de la forme du pouvoir seigneurial : du féodal sous les Zhou au suzerain sous les Han. Ces derniers, issus de la classe paysanne, avec la complicité de la classe lettrée, réinventent et hiérarchisent le culte au Ciel et celui dédié à l'empereur, à la base du « Mandat Céleste ». Le statut de l'empereur chinois est dorénavant « constitutionnalisé », il s'agit d'un roi-divinité : le Fils du Ciel, Maître unique du Temps – le Ciel et de l'Espace – la Terre, du Calendrier et des Saisons, et à ce titre il est le seul à régenter le monde entier, selon Marcel Granet. Ce culte devient le premier pour toutes les maisons impériales en Chine ancienne quelle que soit la race au pouvoir, y compris les « barbares », turcs, mongols, mandchouriens, et il déclassé les éléments culturels précédents dans la structure urbaine, comme l'Autel du Sol²⁵⁵, en faveur notamment de *Ming t'ang*, la Maison du Calendrier où l'on voit comme une concentration de l'Univers, qui constitue une prérogative proprement royale et la marque d'un pouvoir solidement établi²⁵⁶. Aussi, ce culte rehausse idéologiquement la place centrale de l'empereur – l'Homme Unique dans la conception ternaire de l'Univers : Terre – Homme – Ciel, définie par l'idéogramme *wang*. La notion « centrale » est primordiale dans la fabrication de ville royale depuis les Han. Par exemple, elle confirme la position de noyau de la Cité interdite dans la structure définitive de la ville royale, révolutionnée depuis la période des Royaumes Combattants, mais surtout le choix du site pour implanter un pouvoir et sa ville. Celui-ci se réfère systématiquement à la Plaine Centrale, le territoire sacré situé entre le Fleuve Jaune et le Chang Jiang, considéré comme le milieu du pays, synonyme du centre du monde, où sont fondées à plusieurs reprises les villes royales : Hao, Zongzhou, Xianyang, Louyang, Xian des trois grandes dynasties fondatrices de la royauté chinoise : Zhou, Qin, Han. Les Sui, et surtout les Tang fonderont sur la localisation de Xian leur Changan entre 618 et 907. Alors que les Wei reprennent le site de Louyang (qui en outre était ville royale des Cao-Wei et des Jin occidentaux) en abandonnant leur ville Datong au nord, pour y fonder leur ville royale entre 494 et 534. Car en se voulant empereur chinois, les Wei, comme toutes les races, se doivent de « faire une brillante résidence dans la Plaine Centrale »²⁵⁷. Si la ville royale des Zhou joue le rôle de modèle urbain fondateur de la ville royale chinoise, celle-ci, se réfère également au modèle idéologique impérial de la « ville han »²⁵⁸. Le fait que les Qing, autres « barbares », dernière dynastie, et la seule grande impériale ne fondent pas leur ville royale en reprenant Pékin des Ming, exprime encore le triomphe de la « ville han ».

La fondation de la ville royale est d'abord un projet politique, avant d'être urbain et architectural, la ville elle-même n'avait pas d'existence propre, seul compte le symbole politique qu'elle représente, et qui est temporaire comme toute dynastie, voire comme tout règne²⁵⁹. La fondation en opposition à la destruction peut être appréhendée à travers le rapport *yang* et *yin*. En réfléchissant à la deuxième (destruction – *yin*) on peut apercevoir l'ampleur de

²⁵⁵ L'Autel du Sol, autour duquel se font d'ordinaire les grands rassemblements, est un tertre carré, son sommet est recouvert de terre jaune (couleur du Centre et du roi); ses côtés (tournés vers quatre points cardinaux), revêtus de terre vert, rouge, blanche et noire. Ce carré sacré représente la totalité de l'empire, selon Edouard Chavannes, cité in GRANET Marcel, *La pensée chinoise*, op. cit., p. 81.

²⁵⁶ GRANET Marcel, *La pensée chinoise*, éd. Albin Michel, Paris, 1999, p. 90. *Ming t'ang* édifié sur une base carrée, symbole de la Terre, recouverte d'un toit rond, à la façon du Ciel. La tournée royale annuelle se faisait à l'intérieur du *ming t'ang* afin d'assurer l'harmonie universelle, dans laquelle le souverain jouait un rôle central.

²⁵⁷ GERNET Jacques, op. cit., p. 169. Sous la dynastie Tang, l'empire atteint une extension qu'il n'avait jamais connue auparavant, et Changan, fut la ville la plus peuplée du monde. Les Wei du nord sont issus des nomades turcs les Tuoba, qui réunifia la Chine du Nord dans la première moitié du Ve siècle.

²⁵⁸ CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT-CHARPENTIER Sophie, HAK Shin Yong, op.cit., pp. 1, 7.

²⁵⁹ *Ibid.*, pp. 26, 38.

la première (fondation – *yang*). En 190, avant de déplacer sa ville à Xian, un empereur de Han assiste lui-même à la destruction de Luoyang par son général : « *les hommes de Tung Cho brûlèrent tout dans les 100 li (quelques 50 km). Tung lui-même vit la destruction des palais du nord et du sud, des temples des ancêtres, des bureaux du gouvernement, des entrepôts, et des maisons du peuple. A l'intérieur des murs de la ville le désastre fut total* »²⁶⁰. Ce rapport *yang-yin* est facilité par le caractère précaire de l'architecture chinoise²⁶¹ : l'aménagement du site avec le réseau de voirie en terre battue sans « villes souterraines » et la construction en bois à faible hauteur.

Au pays de la route de la soie, dont Changan est une extrémité, cette évolution culturelle et politique impose également la fabrication de la ville à l'égard des moyens à réaliser. A la fin des Royaumes Combattants, la fonction de la ville ayant changé, n'étant plus seulement siège du pouvoir politique, mais aussi centre commercial et artisanal²⁶², pour fonder sa ville, le pouvoir féodal s'associe à un marchand. Tous deux, pour eux-mêmes et leurs descendants, concluent un traité d'alliance, car la ville, agricole et militaire, est aussi un centre d'échange²⁶³. Mais la ville de l'empereur émerge grâce aux bras de fer du pouvoir : on allait chercher la population, souvent insuffisante par rapport à la superficie ainsi délimitée, en recourant à la force. Che Houang-ti, fondateur des Qin et le premier unificateur de l'empire, par exemple, avait imposé un synœcisme des 120.000 familles les plus riches de tout le pays dans sa ville. La chronique de la dynastie des Ming écrite par l'empereur Ts'ien-long fait état de synœcisme des gens fortunés, transférés de Nankin à la nouvelle ville royale, Pékin, en 1403²⁶⁴. Il faut y ajouter le déplacement des habitants ordinaires : artisans, commerçants, paysans, pour assurer le fonctionnement de la ville. Pendant trois jours quand l'automne fait place à l'hiver, l'empereur Kaomit déplace 400.000 familles, dont 4 millions de personnes, dans et autour de son ancienne ville, s'installant dans sa nouvelle fondation Yeh, au moment de la répartition de l'empire des Wei en oriental et occidental²⁶⁵.

La fabrication, à l'égard de la conception, est élaborée soigneusement en projet avant d'être réalisée. Ce projet a donné lieu à un savoir, à des modèles, à des débats avant d'être adopté définitivement par l'empereur. Dans le cas de Nankin selon Eberhard, en 968, discutant le plan de sa nouvelle capitale, l'empereur a changé l'ensemble du projet en adoptant des murailles courbes pour la ville extérieure, à la place de la forme traditionnelle carrée ou rectangulaire. Les plans étaient présentés à l'échelle de 2 *cun* (6 cm) pour 1 *li* (550m), grossièrement à 1/10 000^e, comme en témoigne le cas de Nankin. Le projet portait sur la forme de la ville, le dessin de ses limites, à des fins essentiellement défensives, sur ses dimensions, sur son orientation, et sa structure interne : axe impérial, avenues, portes ; enfin sur la position du palais et des bâtiments officiels importants, à fonction rituelle ou politique ; sur la position des marchés, et de celle des quartiers d'habitation²⁶⁶. Si la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage sont bien formées par les experts et les hauts fonctionnaires, l'empereur est le seul l'auteur du projet.

La fabrication, en terme de philosophie, doit saisir la juste occasion entre un temps et un espace pour effectuer l'acte important qu'est l'implantation d'une construction, et la possibilité d'intervenir dans cet ordre de l'univers, l'impermanence de toutes choses et leur

²⁶⁰ JENNER W.F.J., *Memories of Louyang, Yang Hsiab-chih and the lost capital (493-534)*, éd. Clarendon Press, Oxford, 1981, p. 49.

²⁶¹ GERNET Jacques, *op. cit.*, p. 354.

²⁶² *Ibid.*, p. 61.

²⁶³ GRANET Marcel, *La civilisation chinoise, op.cit.*, p. 272.

²⁶⁴ WEBER Max, *op.cit.*, p. 32.

²⁶⁵ JENNER W.F.J., *op. cit.*, p. 100.

²⁶⁶ CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT-CHARPENTIER Sophie, HAK Shin Yong, *op.cit.*, p. 47.

perpétuel changement, en respectant les règles dans le temps comme dans l'espace. L'espace, c'est-à-dire le site où sera construit l'édifice – demeure d'un vivant ou d'un mort – au temps défini par la date de naissance du résident et la date de construction du bâtiment²⁶⁷.

Le modèle de la ville royale chinoise, à l'origine, reflète avant tout la conception chinoise sur l'organisation idéaliste de la Terre, dans laquelle, celle-ci tourne autour de son centre, la Chine, incarné par le roi. Le *Hong fan*, le « grand modèle » en 9 Rubriques, considère la Terre comme en grand carré, composée de 9 Montagnes, 9 Fleuves, 9 Marais, et divisée de 9 Régions, 9 champs en carré, chiffrés d'un à neuf, donc le cinq est emblème du poste souverain et centre de l'espace. Chaque côté correspond à un point cardinal et à une saison, qui se différencie du centre par une couleur et par les nombres²⁶⁸. En effet, l'ensemble territorial est imaginé comme une structure idéale selon le principe des carrées avec une hiérarchie stricte : le domaine propre du roi, le seigneur suzerain, mesure mille *li* tant en longueur qu'en largeur. Un carré de cent *li* est la mesure de duc ou de marquis, cinquante *li* celle d'un fief de vicomte ou de baron²⁶⁹. Les murs extérieurs des principautés doivent former un carré comme les murailles des villes qu'ils englobent, les champs et les camps étant carrés eux aussi²⁷⁰. Mais une ville de premier ordre ne peut avoir une muraille excédant le tiers de la longueur de celle de la ville royale, une ville de second ordre le cinquième, une ville de moindre importance le neuvième²⁷¹. Cette conception se traduit également à travers l'Autel du Sol de la ville, qui, signalé par un arbre saint dont l'essence doit être conforme à l'orientation du pays seigneurial, est constitué par une simple levée de terre battue d'une seule couleur, correspondant aussi à l'orientation du pays seigneurial, ce tertre est en carré, car la terre est carré et, en principe la ville l'est aussi. Ce modèle est produit identiquement pour les camps des armées. Le camp retranché est une ville carrée, qui a ses portes cardinales et qui renferme, dans son enceinte, l'Autel des Ancêtres et du Dieu du Sol. Si plusieurs armées campent ensemble, chacune prend soin de se placer à l'orientation qui convient à son pays natal. Tout se passe, quand l'armée campe, comme si la cité seigneuriale s'était, toute entière, déplacée, munie de toutes les forces saintes du pays natal²⁷².

A la fin des Royaumes Combattants, la ville idéale fortifiée en carré, donc seule la ville royale en briques, sera symbolisée éternellement dans l'idéogramme chinois par le signe *gou*. Celui-ci se compose d'une place forte en carré qui enclot *wang*, le souverain, et désigne le royaume, l'empire plus tard, synonyme la ville royale enceinte de murailles²⁷³. En réalité, au fil du temps, la fortification en carré évolue fonctionnellement avec la multiplication de trois enceintes. Dès la ville royale des Shang jusqu'avant les Royaumes Combattants, selon Ichisada Miyazaki²⁷⁴, la ville royale se compose de la citadelle, *cheng*, qui entoure la résidence royale et celle de la classe dirigeante ; de *gou* qui enserme les quartiers d'habitation, d'artisanat et de commerce ; de *kuo* qui protège les faubourgs et le peuple. Au temps de l'empire, les trois enceintes entourent : la Cité interdite, dont la forme stricte en carré et réservée au « Fils du Ciel », la Ville intérieure de la classe dirigeante et la Ville extérieure

²⁶⁷ CLEMENT-CHARPENTIER Sophie, CLEMENT Pierre, HAK Shin Yong, *Architecture du paysage en Asie orientale : du « fengshui » comme modèle conceptuel et comme pratique d'harmonisation bâti – paysage*, éd. ENSBA, Paris, pp. 23, 25.

²⁶⁸ GRANET Marcel, *La pensée chinoise*, op.cit., p. 81.

²⁶⁹ Description du *Che King*, le *Classique des vers*, cité in GRANET Marcel, *La civilisation chinoise*, op.cit., p. 275.

²⁷⁰ GRANET Marcel, *La pensée chinoise*, op.cit., pp. 146-149.

²⁷¹ TREWARTHA Glenn Thomas, « Chinese Cities : Origins and Functions », in *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. XLII, N°1, 1952, pp. 69-93.

²⁷² GRANET Marcel, *La civilisation chinoise*, op.cit., pp. 267, 268, 292.

²⁷³ GERNET Jacques, op.cit., p. 55.

²⁷⁴ MIYAZAKI Ichisada, « Le villes en Chine à l'époque des Han », in *Toung Pao*, vol. 48, n° 1-5, éd. Brill, Leiden 1960, pp. 376-392.

pour l'habitation, l'artisanat et le commerce. Si la fortification principale de la défense a évolué de la *cheng* à la *gou*, et finalement, à celle de la Ville extérieure, cette évolution correspond au changement important dans le choix du site, à l'égard de la stratégie défensive qui se déroule très tôt, depuis la haute antiquité chinoise. La ville royale se transforme définitivement de la « ville sur colline » à la « ville sur la plaine », avec l'assimilation de *cheng* et *gou* selon Ichisada Miyazaki et la création de l'idéogramme de *gou*. « *Ce changement a une grande importance, dans le choix des sites, comme dans la morphologie de la ville, la cité ne peut guère se contenter du site défensif offert par une colline sur laquelle s'accrochait la citadelle. La ville descend dans la plaine, s'étale, s'agrandit, et peut se plier au respect d'un modèle géométrique. L'élévation de terrain n'étant plus au centre de la ville, on cherche à adosser la ville tout entière à la montagne pour trouver une protection d'ensemble. C'est ainsi que se redéfinissaient tout à la fois le site choisi, et le modèle de la ville* »²⁷⁵.

Ce changement se fait au cours des Royaumes Combattants, que Michèle Pirazzoli-T'Serstevens considère comme la période d'évolution du modèle urbain. La forme de la ville royale a changé d'échelle : l'agrandissement de la ville et du palais, les renforcements de la muraille et de ses fortifications, l'ordonnement plus régulier, les villes carrées ou rectangulaires, orientées, privilégiant l'axe nord-sud, le cloisonnement social à l'intérieur de quartiers spécialisés²⁷⁶. La ville royale n'est plus seulement siège du pouvoir politique, mais aussi un centre commercial et artisanal²⁷⁷. C'est au sein de ce mouvement important que les *Rites des Zhou* sont édités, non seulement le modèle idéal, mais aussi les techniques pour préparer le site en vue de bien accueillir la structure et la forme géométrique de cette ville idéale des Zhou, qui s'accordent parfaitement à la conception de la Terre en carré, déchiffrée par le nombre de « neuf ».

Avant toute construction, les constructeurs, *tsiang-jin*, doivent préparer un sol artificiel à deux niveaux, grâce à la « corde pendante » et « des poteaux à section carré ». Ils nivèlent par l'eau le terrain et définissent les différences de hauteur de terrain afin de les aplanir. Ils mesurent les ombres à différentes heures et connaissent les points cardinaux et d'après lesquels ils établissent la ville royale idéale des Zhou. Et voyons sa description : « *Les constructeurs tracent l'emplacement de la ville royale. Elle forme un carré ayant neuf li de côté. Chaque côté a trois portes. Dans l'intérieur de la ville royale il y a neuf rues directes et neuf rues transversales. Les rues directes ont neuf voies de char [la largeur de la voie de char est de huit pieds, au total 72 pieds]. A gauche (à l'orient), est la salle des Ancêtres. A droite (à l'occident), est le lieu consacré au génie de la terre. En face (au midi), est la salle d'audience. En arrière (au nord), est le marché public* »²⁷⁸.

Cette description imagine un modèle géométrique et symétrique rigide en damier mais laisse quand même aux pouvoirs et à ses sages fonctionnaires ultérieurs une interprétation aisée, à la fois la réalisation et l'illustration développée comme un nouveau modèle. Il y a deux niveaux : la position des édifices symboliques, le temple des ancêtres et l'autel du Sol, qui se repèrent impérativement à l'axe central nord-sud, la voie impériale monumentale, ainsi que la place centrale de la salle d'audience et de la résidence royale qui doivent, en glissant sur l'axe

²⁷⁵ CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *op.cit.*, p. 12.

²⁷⁶ Cité in CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *op.cit.*, p. 9.

²⁷⁷ GERNET Jacques, *op.cit.*, p. 61. Selon auteur, la ville royale des Shang laisse pressentir les premières caractéristiques de ce qui sera le modèle de ville royale des Zhou : enceinte fortifiée régulière en terre damée, entourant une cité-palais, centre religieux, respectant les orientations cardinales.

²⁷⁸ Extrait des *Rites des Zhou*, au Livre XLIII, traduit par Biot Edouard, cité in CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie, HAK Shin Yong, *op.cit.*, pp. 14-15.

nord-sud et orientées face au sud. Par exemple, si les palais royales des Wei du Nord à Louyang, ou des Sui et des Tang à Changan sont repoussées au Nord de la Cité interdite, à Dadu ou Khanbalik, celle des Mongols est installée toute au sud²⁷⁹.

Le regroupement des rues par trois est souvent guidé par l'idée d'une ségrégation et d'une hiérarchisation de l'utilisation de l'espace : au centre passent l'empereur et les chars, à droite les hommes (*yin*), à gauche les femmes (*yang*), conformément aux cérémonies rituelles²⁸⁰. Yue Jiacao, dans son *Histoire de l'Architecture chinoise*, décrit Dadu ou Khanbalik, « Cité du Khan », Pékin des Mongols, fondée entièrement par Khoubilai en 1264 : grossièrement en carrée, ses côtés mesurent 6 km d'est en ouest et 7 km du sud au nord, elle a onze portes, trois de chaque côtés sauf au nord où il n'y en a que deux, et à gauche, la salle des ancêtres, à droit le lieu consacré au génie de la terre, devant, le palais, derrière, le marché, le palais étant sur l'axe nord-sud, décalé vers le sud²⁸¹. Les Mongols, « barbares » voulant imiter les dynasties chinoises, y implantèrent une ville dont le plan fut le plus proche du canon idéal défini par le Zhouli : ville à plan carré, orientée, où le palais était décentré vers le sud pour permettre d'implanter « *la cour impériale devant, le marché derrière* » suivant une prescription déjà notée dans le Zhouli²⁸². Ce caractère « évolutif » du modèle peut être justifié par la fondation de Pékin sous les Ming, où il y a une excentration d'espace entre la Ville intérieure - la Cité interdite et la Ville extérieure, donc la ville de pouvoir séparée à la ville de commerce. Une autre justification de ce caractère « évolutif » s'affiche dans les différences notables offertes par les villes royales au Nord et au Sud. Les premières se développent sur des sites de plaine qui permettent de respecter rigoureusement un schéma préétabli, donc les trois enceintes sont grossièrement carrées ou rectangulaires. Alors que la géographie plus accidentée du Sud, avec les montagnes et les vallées encaissées imprégnées d'eau, oblige à s'adapter à des sites plus mouvementés, comme l'attestent les plans de Hangzhou ou de Nankin, dans lesquels, seulement la Cité interdite est strictement en carrée, en respectant le culte du Ciel. Tandis que le reste des enceintes s'adapte à la topographie du site. A Nankin des Ming, l'enceinte de la ville intérieure (58 km et 13 portes) et de la ville extérieure (17 portes), dont le tracé est largement tributaire de la forme du terrain, tirent au profit des remparts naturels qu'offre le paysage : l'élévation et cours d'eau. La ville impériale, enserrant le palais, offre elle une régularité digne du modèle, un carré avec quatre portes, une sur chaque côté, le palais au centre, et la voie impériale sur l'axe nord-sud alignée sur la colline Fuguishan au nord. Cet adossement du palais sur une élévation du nord, naturelle ou reconstituée comme la Colline de Charbon à Pékin est un élément important de la composition, comparable à l'adossement de la ville, dans son ensemble, à une montagne l'enserrant au nord (le cas de Louyang et Changan que nous avons vu). Sur l'axe nord-sud sont alignés portes et bâtiments principaux. Devant le palais de part et d'autre de l'axe impérial sont placés le temple des ancêtres et l'autel des génies du sol²⁸³.

L'illustration développée, qu'il faut attendre plusieurs siècles, est l'œuvres de nombreuses ouvrages au cours de l'histoire, tels que, *Yongle-dadian*, *l'Encyclopédie de Yongle*, publié en 1407 sur ordre de l'empereur Yongle de la Dynastie Ming ; le *Sanlitu* au Xe siècle sous les Song ; le *Kaogonjituzhu*, *Illustrations du Kaogonji*, réalisée au XVIIIe siècle par Dai Zhen ; *Zhonggui jianzhu shi*, *Histoire de l'architecture chinoise*, par Yue Jiacao en 1933.

²⁷⁹ CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *op.cit.*, pp. 52, 58.

²⁸⁰ *Ibid.*, p. 17.

²⁸¹ Cité in CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *op.cit.*, p. 19.

²⁸² CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *op.cit.*, p.58.

²⁸³ *Ibid.*, pp. 101, 103.

Le choix du site est défini par les critères idéalistes et pratiques, voire doctrinaires, qui sont inséparables les uns des autres. Les premiers s'inscrivent dans les champs culturels intrinsèques de la civilisation chinoise, tous dominés par le rapport dialectique et cyclique de *yin-yang*, l'origine de toute création. Tandis que les deuxièmes découlent du cycle de mouvement particulier du pays : l'extension et le morcellement territoriale et politique, s'associant aux nombreuses dominations entières des peuples « barbares » qui pénètrent depuis le nord.

Le premier critère idéaliste, s'inscrivant au champ philosophique, provient de la conception binaire : l'interaction et l'harmonie entre les trois entités qui unifient l'Univers: l'Homme, la Terre et le Ciel (comme en témoigne l'idéogramme *wang*, le roi), lorsque l'on « insère » une nouvelle construction au sein du milieu naturel (supposé en état d'équilibre), dans lequel elle vient prendre place. Si l'harmonie est assurée théoriquement par un choix du site jugé favorable, ce fait découle de l'interaction, de façon dialectique, entre deux membres : l'Homme, d'une part, et la Terre et le Ciel, d'autre part.

Sous le signe de l'Homme, s'exprime en métaphore trois aspects : la nature des occupants, morts ou vivants ; la hiérarchie sociale du fondateur et sa lignée ; le typologie de la construction : une ville, un palais, une place forte, un village, une simple maison pour les vivants, ou une « nécropole royale », une tombe modeste pour les morts. Mais ces trois aspects sont présidés par l'horoscope du fondateur et/ou l'occupant auquel s'adresse la construction. Dans le cas de la ville royale, la localisation et les qualités du site doivent se référer aux informations de l'horoscope de l'empereur fondateur, ainsi que de ses ancêtres, de ses descendants, de sa lignée, donc l'harmonie entre la sa ville et le site est synonyme de pérennité, de puissance, de prospérité de sa dynastie et de son règne, et surtout de *t'ai ping*, la « paix éternelle » de l'empire.

Si selon la conception chinoise, la Terre est le reflet du Ciel, tout s'explique dans le Ciel par l'ensemble de référence au système cosmologique²⁸⁴, le rôle de la Terre et du Ciel dans cette interaction est exprimé par la concentration des flux d'énergies célestes et terrestres, les *qi*, que l'on imagine exister et se déplacer au sein de tout milieu naturel de l'Univers. Celui-ci est considéré comme un corps vivant, à l'image d'un être humain, composé par une matrice des pôles - *xue*, où les flux de *qi*, qui naissent du rapport dialectique entre le *yin* négatif et le *yang* positif, convergent et repartent selon un réseau de « vaisseaux ». Ce fait témoigne pour une conception dynamique du site²⁸⁵. Et les *xue* sont les lieux privilégiés pour l'insertion des constructions sur le système organique de l'Univers. Effectivement, à la veille de cet acte, il faut reconnaître un *xue* - lieu idéal, compatible à telle construction précise pour l'y insérer, selon deux principes concernant la qualité et la nature des flux de *qi*. D'abord, la vitalité des flux de *qi* se caractérise par son dynamisme, ses rebondissements, son mouvement, son intensité, surtout associée à la présence des « veines du dragon »²⁸⁶, les meilleurs des « vaisseaux », notamment pour la fondation de la ville royale. Si sur un *xue* convergent des flux de *qi* avec la domination de *yin*, ce lieu sera réservé aux constructions dédiées aux morts, et au contraire avec le *yang* aux vivants. Ce sont deux premiers paramètres décisifs. De plus, un *xue*, lieu idéal, doit intrinsèquement être équilibre, mais de façon dynamique selon la rapport dialectique de *yin-yang*, grâce à l'ordonnance d'orientations parfaite de sa configuration environnante, qui découle de l'interaction logique entre les « cinq éléments », ceux qui composent matériellement toutes choses de l'Univers, dans le temps et dans l'espace. Ce sont les seconds critères pour choisir un lieu idéal, que les Chinois baptisent les *sha*.

²⁸⁴ CLEMENT-CHARPENTIER Sophie, CLEMENT Pierre, HAK Shin Yong, *op.cit.*, p. 2.

²⁸⁵ *Ibid.*, pp. 9, 69.

²⁸⁶ *Ibid.*, pp. 69,

Dans cette même perspective idéale : que les *sha* assurent la vitalité du lieu, de la construction, du fondateur et/ou l'occupant et de sa lignée, que le *xue* doit se conformer, toujours de façon équilibre selon le rapport dialectique de *yin-yang*, au principe dynamisme de l'Univers dont il fait partie. Tous ces concepts signifient que dans le choix du site, le *xue*, lieu idéal, ne s'apparaît jamais isolément, mais se repère dans plusieurs échelles temporelle et spatiale, donc doit être examiné et interprété selon plusieurs dimensions, plusieurs niveaux : territoriaux, stratégiques, politiques, ... dans l'ensemble du pays, qui s'affichent au moment de la fondation, notamment au dans le cas de la ville royale.

La valeur du *xue*, suivant la vitalité de *qi* et l'équilibre de *yin-yang* de sa configuration environnante, décidera la typologie de construction qu'il faut sur tel lieu, voire sur tel emplacement précis dans l'ensemble des lieux. Par exemple, pour l'harmonie il faut trouver l'équilibre entre l'emplacement du palais royal (des vivants, *yang*), et la « nécropole royale » (des morts, *yin*) située à l'extérieure de l'enceinte d'une ville royale, dans l'ensemble du domaine royal. En revanche, l'horoscope du fondateur et/ou de l'occupant, ainsi que de ses ancêtres et de ses descendants déterminera le *xue* favorable ou défavorable à leur destin et au programme de sa construction. En final, le choix du site découle de l'interprétation entre les données du site potentiel et de l'horoscope du fondateur, en se référant au modèle structurel de l'Univers, présenté par le bagua (hexagramme), représenté par la boussole. Car toute construction aura, donc, pour fonction primordiale, d'assurer l'harmonie qui doit régner entre l'Homme et l'Univers, pour cela il devra permettre le passage des énergies vitales de l'un à l'autre. Le choix du site, pour ces caractéristiques « énergétiques » sera donc déterminant²⁸⁷. Donc ce n'est pas le rapport spéculatif entre la structure urbaine, proprement dite, et les qualités du lieu qui détermine le choix du site.

En effet, le choix du site ne provient pas d'un lieu beau, mais d'un lieu bon, c'est-à-dire des pratiques idéales, il est attaché au destin programmé des occupants, morts ou vivants, concrets : en fonction de l'usage (les habitations des morts et des vivants), en fonction de l'individu (ceux qui s'y implantent, et leur descendance, lignée). En conséquence, les qualités d'un *xue* ne sont pas fixes dans le temps et dans l'espace car ces fonctions changent infiniment, en raison de la modification des éléments naturels, des constructions, des aménagements, de l'évolution du sort des individus, ...²⁸⁸. C'est-à-dire, comme le choix du modèle urbain, les attributs du site se figent au moment d'achever le choix, mais, dans un corps en équilibre, généré par le rapport dialectique de *yin-yang*, dont il faut saisir le dynamisme, et dans ce site il faut placer la construction dans une position exacte²⁸⁹.

Les *xue* sont reconnus selon des règles et par des maîtres spéciaux, ceux qui se forment plus tard à l'art de *feng shui*, « vent et eau », « l'art d'adapter les habitations des vivants et des morts pour qu'elles coopèrent et s'harmonisent avec les courants locaux du souffle cosmique », selon l'Encyclopedia Sinica. Les experts parcourent le pays pour en établir la liste, et sur les *xue* particulièrement favorables, les fonctionnaires doivent d'établir un édifice public, un monastère ou un temple pour éviter toute appropriation au bénéfice d'un individu privé²⁹⁰. Selon l'auteur d'un classique chinois, *xue* est « lieu où le *yin* et le *yang* s'harmonisent et où se condense le *qi* des montagnes et des eaux ». Le repérage des flux de *qi* s'effectue par l'analyse des fils de l'eau, et surtout des chaînes de montagnes, sur leurs formes *xing*, leur aspect *xiang*, leur configuration *shi*, à la fois en verticale et en horizontale dans l'espace²⁹¹. Si « l'eau guide les flux d'énergie et l'énergie suit les eaux », selon *Le livre du*

²⁸⁷ *Ibid.*, p. 21.

²⁸⁸ *Ibid.*, pp. 4, 10.

²⁸⁹ *Ibid.*, p. 26.

²⁹⁰ *Ibid.*, p. 65.

²⁹¹ *Ibid.*, pp. 73, 79.

Mingtang, un *xue*, lieu idéal, surtout pour la ville royale, doit être convergé par les chaînes de montagnes particulières, baptisées les « dragons », qui véhiculent les flux de *qi* par les « veines de dragon », *long mai*, selon le *Traité de dili*²⁹². Car les « dragons » assurent une continuité de transmission de *qi*. Et on va souvent rechercher l'origine des « veines de dragon » de très loin, à l'échelle universelle, qui retransmettent ces énergies qui traversent les plaines, disparaissent en flux souterrains, suivent les cours d'eau.

En effet, les flux de *qi* ont dans la géographie terrestre un point d'origine, il s'agit du Mont Kunlun, de « grand géniteur », sur le rebord Nord, des Hautes Plateaux du Tibet, au sud du Xinjiang, de lui s'écoulent les veines au travers d'un réseau de trois dragons principaux (du Nord, du Centre et du Sud), séparés par le Fleuve Jaune et le fleuve Yangzi., avec leur ramification secondaire : troncs et branches²⁹³. *Le livre de Mingtang* définit que les grande constitutions des *xue* deviennent villes royales impériales quand elles sont constituées par les montagnes et les eaux de quelques milliers de *li*, voire de quelques dizaines de milliers de *li*²⁹⁴. Si on compare la carte de *fengshui* de la Chine et la carte des villes royales chinoise, on s'aperçoit que les positions des sites sont compatibles avec celles des dragons, indiquées sur la carte de *fengshui*. Les sites de la plaine ne sont pas forcément exclus car on peut imaginer que la « veine du dragon », transmettant le *qi* est momentanément enterrée. En plaine, contrairement à la définition générale des montagnes, 1 pied de hauteur peut être considéré comme une montagne et 1 pied au dessous du niveau moyen peut être considéré comme de l'eau. En terrain plat l'attention se porte sur le moindre accident, le moindre dénivellation mais surtout toutes les étendues d'eau²⁹⁵.

Les *sha* désignent l'ensemble des éléments naturels et artificiels autour du *xue*, dans les 24 directions de l'espace. Il s'agit des grandes et petites montagnes, des collines, et des monticules, des roches et des pierres, des bois et des arbres, des fleuves, des rivières, des étangs, des lacs, de la mer, des plaines, des déserts, des voies de circulation, des bâtiments,...en un mot de l'ensemble des éléments constitutifs de l'environnement visible à partir d'un *xue*, dans toutes les directions. Pour un lieu idéal, la configuration des *sha* forme le modèle idéal classique suivant : au Sud, la montagne de devant, le phénix, rouge ; au Nord, derrière la plage du *xue*, « l'entrée de la tête du dragon », derrière celle-ci, « le monticule de la tortue légendaire » ; noire, montagne encore appelé « visage du fœtus », derrière encore la montagne principale ; à gauche, à l'Est, le dragon d'azur ; à droite, à l'Ouest, le tigre blanc. Si le *xue* se présente comme un point immatériel et imaginaire où les flux de *qi* convergent, ce sont les éléments de *sha* qui enferment, autour du *xue*, géographiquement et spatialement la zone de la construction, le site proprement dit²⁹⁶.

Si le *xue* est pressenti par l'expert selon un système d'analogie entre le modèle idéal du site et la configuration observée sur le terrain, les *sha* sont classées en diverses catégories. La première classification est à partir des qualités et de la forme des dragons qui conduisent au site. La deuxième est fondée sur les qualités du *yin* et du *yang*. La troisième se fonde sur les 5 éléments : bois, feu, terre, métal, eau, chacun associé à une forme en profil « debout » et en plan « couché » de montagne...²⁹⁷. Cette croyance apparaît psychologiquement importante dès l'origine des villes murées seigneuriales, où « une seigneurie doit avoir l'appui de ses Mons et de ses Fleuves. Quand la Montagne s'écoule et la Rivière tarit, c'est un présage de

²⁹² Cité in CLEMENT-CHARPENTIER Sophie, CLEMENT Pierre, HAK Shin Yong, *op.cit.*, p. 49, 71, 85.

²⁹³ CLEMENT-CHARPENTIER Sophie, CLEMENT Pierre, HAK Shin Yong, *op.cit.*, p. 73.

²⁹⁴ Cité in CLEMENT-CHARPENTIER Sophie, CLEMENT Pierre, HAK Shin Yong, *op.cit.*, p. 89.

²⁹⁵ *Ibid.*, pp. 83, 84.

²⁹⁶ *Ibid.*, p. 90.

²⁹⁷ *Ibid.*, p. 93.

ruine [de sa dynastie]»²⁹⁸. Pour la ville royale, les « *principes constitutifs* » du lieu d'implantation doivent être interprétés par l'ensemble du territoire, à l'échelle de la région, du pays, voire du monde selon le souverain chinois, car les *Rites des Zhou* désignent, par la convergence des rivières et la confluence des climats sur son site, que la ville s'avère comme le centre du monde²⁹⁹.

Une fois approuvé le lieu, l'harmonie entre la ville et l'organisation de l'Univers s'assure par l'orientation de la ville, *fang*, dans son site, comme révélé par le *Che king*, le *Classique des documents* : « *Le fondateur a le pouvoir de déterminer l'orientation et de consulter les sorts. L'orientation de la ville demande : 1- Une observation des ombres destinée sans doute à fixer la direction du sud et des autres points cardinaux. 2- Une observation du Yin et du Yang de la contrée* »³⁰⁰.

Mais à l'échelle du lieu même, il demande les règles précises. Au point de vue du *feng shui*, le site de Louyang (un des quatre lieux privilégiés dans l'histoire de la fondation des villes royales chinoises où s'installe la première ville des « dynasties fondatrices », des Zhou et des Han, de la civilisation chinoise) apparaît idéalement conforme à ces règles. Le plateau est entouré de montagnes, à l'ouest, à l'est et au sud, adossé à une colline au nord, d'où il s'étale vers le sud, baigné par la rivière Lou, arrivant de l'ouest. Montagnes et eaux en abondance, pente douce vers le sud, rivières convergentes. C'est la rive nord qui a donné son nom à la ville, *yang* étant en effet la rive ensoleillée, exposée vers le sud par opposition à la rive sud, *yin*³⁰¹. Tandis que le site de Pékin est entouré à l'ouest au nord et à l'est par des chaînes de montagnes, il s'ouvre par une large plaine vers le sud et est abondamment irrigué par des cours d'eau descendant notamment des monts du nord-ouest, et approvisionnant la ville en eau³⁰².

Le deuxième critère idéaliste, s'inscrivant au champ historico-politique, provient de la tradition chinoise de se référer aux « allusions historiques », très bien documentées par les chroniqueurs chinois, pour tout projet ou acte politique important d'un souverain, d'un seigneur, d'un haut fonctionnaire, ou un sage-conseiller. Pour la fondation de la ville royale, symbole politique et prospère d'un pouvoir, ces allusions historiques se réfèrent aux « passés glorieux » et à la « paix éternelle », qu'atteignent les grandes dynasties antérieures du pays, qui se manifestent à travers la grandeur de leur ville royale. Quand à celle-ci, sa gloire est considérée comme provenant de son *xue*, un lieu géographique parfaitement choisi selon les règles de *feng shui*.

Par exemple le site de Louyang, si le poème connu de Chang Jin, vante déjà en 520, les qualités du site, sa situation géographique, ses caractéristiques morphologiques et son passé glorieux, depuis qu'il fut choisi par le Duc des Zhou, puis par les Han, les Cao-Wei, les Jin. Selon Pierre Clément, c'est donc « l'appel » du site : sa valeur culturelle et symbolique, sa position au « centre de la terre », qui déterminèrent Gaozu, empereur des Wei du nord, dans son choix pour y faire une « brillante résidence royale », qui devrait être le centre du monde civilisé, pour ce « barbare » voulant se siniser à tout force et s'inscrire dans la ligne des dynasties Han les plus glorieuses³⁰³. Ce site est repris encore par les Sui et les Tang. Dadu ou Khanbalik, Pékin des mongols, est implantée au XIIe siècle sur un site qu'avaient déjà occupé

²⁹⁸ GRANET Marcel, *La civilisation chinoise*, *op.cit.*, p. 200.

²⁹⁹ Cité in, GRANET Marcel, *La pensée chinoise*, *op. cit.*, p. 83.

³⁰⁰ Cité in GRANET Marcel, *Danses et légendes de la Chine ancienne*, éd. d'Aujourd'hui, Paris, 1982, p. 20.

³⁰¹ CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *op.cit.*, p. 42.

³⁰² *Ibid.*, p. 58.

³⁰³ *Ibid.*, p. 43.

les Liao au Xe siècle et les Jin au XIIe siècle. Xian - Changan se localise les villes royales Hao, Zongzhou des Zhou, des Qin (221-210 av. J.-C.), des Han (202 av. J.-C. - 220), des Sui et des Tang (618-907). Le site de Nankin a été un lieu historique, qui remonte au moins jusqu'à 1260 av. J. -C., avec la fondation du Royaume de Nankin, mais l'histoire de la ville et du lieu est considéré commencer aux périodes des Printemps et des Automnes (722-481 av. J.-C.) et des Royaumes Combattants (453-222 av. J.-C.). Nankin est localisé ensuite par la ville royale des Wu (époque des Trois Royaumes, 220-280), des Jin orientaux (317-420), des Song (420-479), des Qui (479-502), des Liang (502-557), des Chen (557-589), des Tang du Sud (937-975), et finalement est choisit par Zhu Yuanzhang pour fonder sa ville et sa dynastie Ming, après avoir chassé les Yuan, avant de l'abandonner en 1421 au profit de Pékin³⁰⁴. Mais pour profiter des « passés glorieux », les plans nous montrent que la nouvelle ne s'implante pas exactement sur la ville précédente, laquelle généralement a été détruite, mais à côté, à quelque distance, comme si la précédente n'avait pas existé. La ville est une création temporaire, c'est le territoire qui importe, selon Pierre Clément.

Mais un autre niveau de l'allusion historique se localise dans le culte ancestral et agraire. À l'origine, ce paramètre idéal se réfère aux premiers cultes du souverain chinois, selon Edouard Chavannes dans son ouvrage, sur le culte de *Tai shan* (Mont *Tai*) et le culte des dieux du sol en Chine antique. Quand on trace le plan de la ville royale, on ne manque pas de choisir le tertre principal du royaume pour le constituer en temple ancestral, ni de choisir les arbres à la plus belle frondaison pour en faire le bois sacré. Ce tertre sacré préexiste, recouvert d'arbres, à la fondation de la ville, et même c'est en raison de lui qu'a été choisi l'emplacement et le cœur de la ville³⁰⁵. En effet, la relation organique, qui lie la ville, son fondateur et le lieu d'implantation, est souvent médiatisée par les ancêtres, dont le rôle est considéré comme déterminant pour la prospérité, la réussite et la pérennité de l'institution qui s'y rattache : famille, clan ou dynastie. Aussi l'habitation des morts : les tombeaux ou leur substitut, temple des ancêtres, sont inséparable de l'habitation des vivants, et complémentaires comme l'indique leur appellation « demeure yang » pour les vivants et la « demeure yin » pour les morts, en transmettant leur énergie vital aux descendants vivants³⁰⁶. Et dans cette complémentarité que les tombeaux royaux se situent dans l'ensemble du site, mais à l'extérieur des enceintes murées.

Le rapport entre ces deux paramètres est dominé par le premier, si l'on prend l'exemple de Linhao, où Zhu Yuanzhang, fondateur des Ming, fonde sa ville voulue. Issu d'une famille paysanne modeste, celui-ci choisi le lieu de sa ville natale pour la gloire de lui servir de demeure. Après six ans de construction, la ville toute jeune, toute vierge, est abandonnée, quand les grands juges des Rites, consultés si tard, répondirent que le Vent et l'Eau n'étaient pas bons en cette ville, et que les Signes défendaient de l'habiter jamais : le nom s'y opposait aussi, selon Victor Segalen³⁰⁷. On peut dire que dans l'évolution de la ville royale chinoise, le choix du site passe du culte ancestral et agraire aux allusions historiques.

L'autre critère provient des arguments pratiques et stratégiques dans le choix du site. Certainement que les montagnes et les fils de l'eau d'un site choisi selon les règles de *feng shui* offre la défense naturelle infranchissable dans un pays où les guerriers toujours nombreux, et fournissent les moyens de la communication et les sources de l'approvisionnement à la ville. Sur le site de Louyang, Changan ou Nankin, les villes royales

³⁰⁴ *Ibid.*, pp. 75, 76.

³⁰⁵ Cité in GRANET Marcel, *La civilisation chinoise*, *op.cit.*, p. 266.

³⁰⁶ CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *op.cit.*, pp. 45, 46.

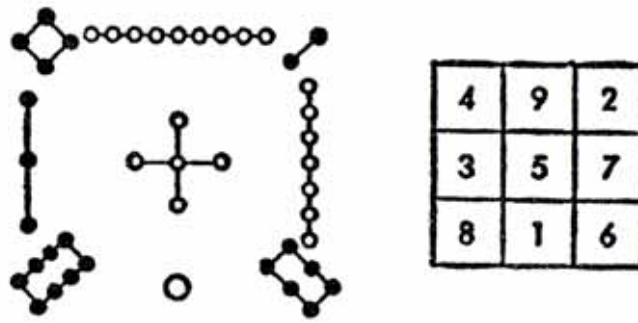
³⁰⁷ Cité in CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *op.cit.*, p. 45.

ont été fondées successivement juste au bord de l'eau, où les nombreux cours d'eau relient la région aux « quatre directions » de l'empire. Mais le choix du site découle aussi du cycle de mouvement politique et territorial particulier du pays. Cernés par « le Toit du monde » du royaume de Tibet, à l'ouest, l'extension chinoise se déroule dans en premier temps vers l'est en suivant la plaine du Fleuve Jaune, limitée ensuite par la mer. Alors depuis les Zhou, notamment sous les Qin et les Han, la civilisation chinoise s'étendent vers le sud, donc le but est de traverser l'immense Chang Jiang pour accéder aux pays méridionaux. En revanche, l'empire chinois est dominé et unifié en plusieurs fois par les « barbares », venant du nord en franchissant la Grande Muraille. On voit que le choix du site se déplace vers l'est et le sud pour être au centre de gravité du pays ou des régions contrôlées. Dans la période divisée de l'empire, Nankin est reprise en plusieurs fois pour la fondation de la ville royale des royaumes sudistes comme les Tang du Sud (932-975), alors que Kaifeng, aussi un site historique, la ville royale des Song du Nord, est déplacée encore à Hangzhou, sous l'envahisseur mongol. Celui-ci offre à Pékin, aussi un site historique, sa grandeur, car le site est plus proche de leur pays natal. L'abandon de Nankin par Yongle, troisième empereur des Ming, en faveur de la fondation de Pékin, a pour le but de surveiller de plus près les Mongols au nord.

Mais selon Michel Cartier, l'autre raison pratique et stratégique de ce changement périodique du site des villes royales, avant les Song, est la surcharge de la région pour l'approvisionnement en céréales notamment pour ces grandes villes (Changan des Han avec 250.000 habitants au début de notre ère, Changan des Tang avec entre 1 et 2 millions au VII^e et VIII^e siècles, selon Michael Loewe, Louyang des Wei avec 600.000 au début du VI^e siècle selon Jenner). Pour ce chercheur, l'existence de quatre sites privilégiés relativement éloignés, mais au cœur d'une plaine, permettrait de recevoir tour à tour les villes royales, deux dans le bassin du Fleuve Jaune au Nord, Changan au bord de la Wei et Louyang au bord de la Lou, au Sud : Nankin sur la rive méridionale du bas Yangzi, Chengdu, dans le riche bassin du Sichuan³⁰⁸. Le choix du site de Nankin est réputé pour sa valeur défensive. Au nord, le Chang Jiang a longtemps été considéré comme un « obstacle naturel infranchissable », au nord-est les monts Zijin, monts de pourpre et d'or qui tirent leur nom des teintes de leurs roches, hauts seulement de 460 m, offrent néanmoins un refuge appréciable dans cette plaine alluviale. Le terrain accidenté, des monts abrupts sont alignés vers Zhenjiang selon la « veine de Ning Zhen ». À l'ouest se développe une plaine basse et humide, coupée de voies d'eau. Partout aux alentours de la ville, s'élèvent de petits promontoires de 20 à 40 m de haut. La variété remarquable des composantes : voies d'eau et montagnes, en a fait un site recherché, permettant de plus des interprétations multiples, favorables aux changements d'implantation au cours de l'histoire³⁰⁹.

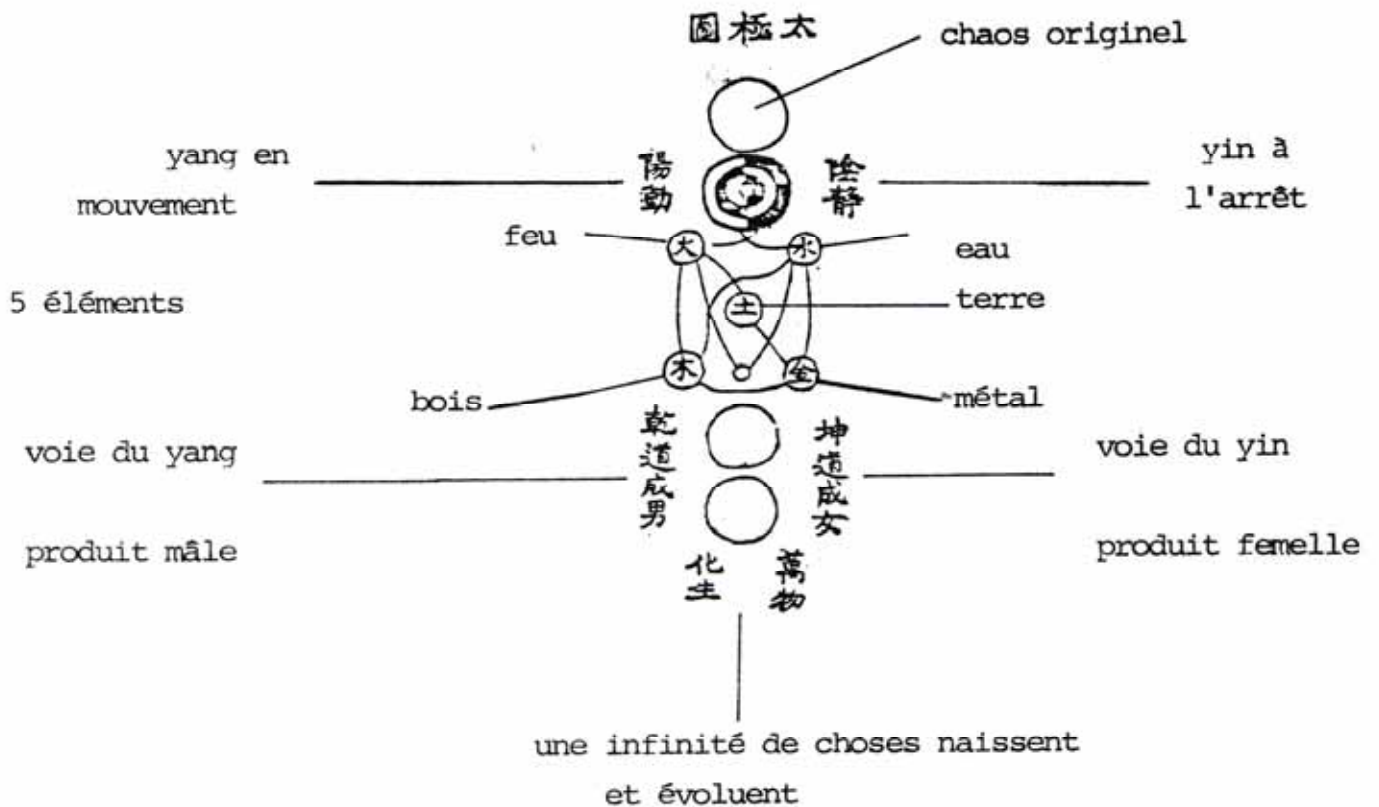
³⁰⁸ *Ibid.*, p. 40, 41.

³⁰⁹ *Ibid.* p. 71.



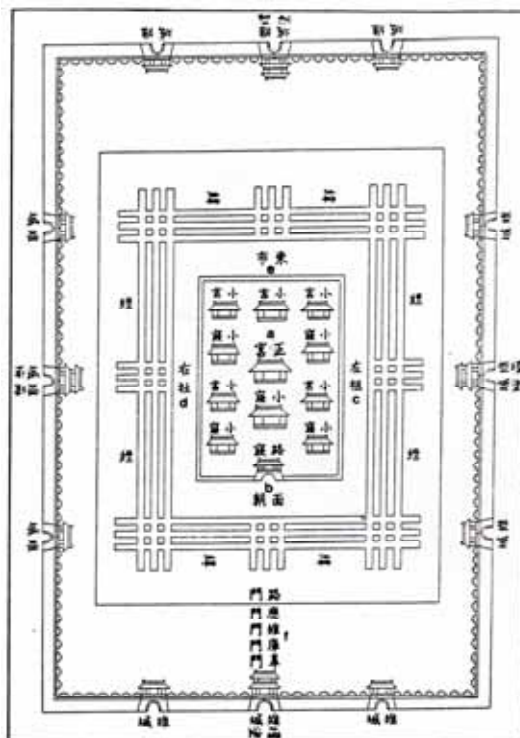
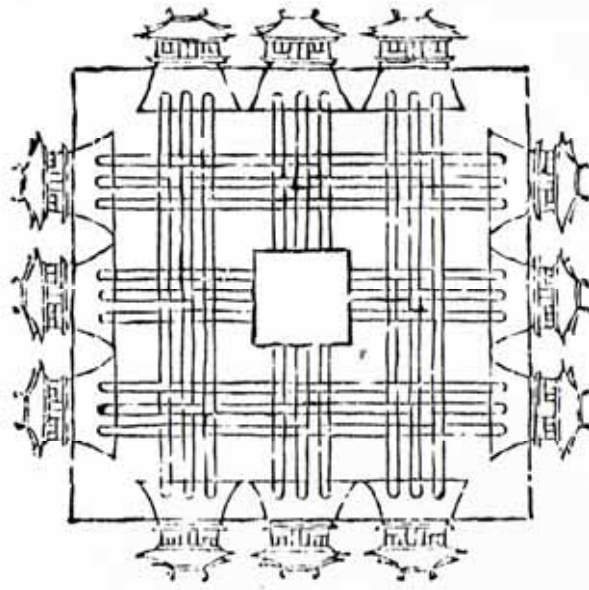
I.2-8. Le *Hong fan*, le « grand modèle » pour la conception de la Terre et de la ville.

Source : GRANET Marcel, *La pensée chinoise*, éd. Albin Michel, Paris, 1999, p. 149.



I.2-9. Schéma du *tai-ji* : architecture de l'univers, dont le site - *xue*.

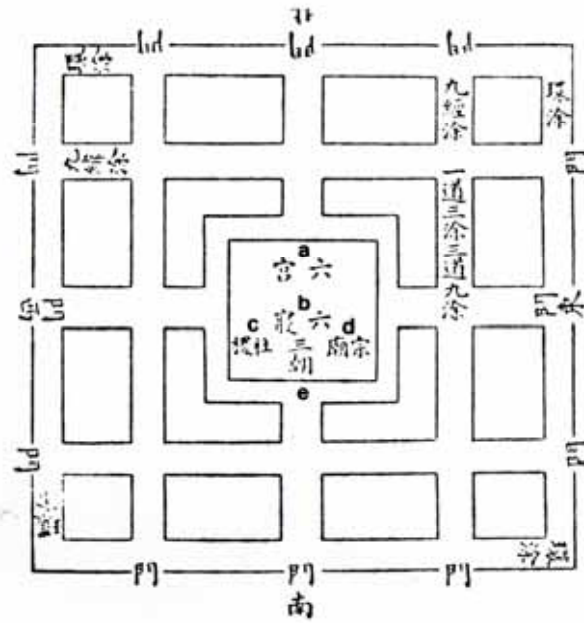
Source : CLEMENT-CHARPENTIER Sophie, CLEMENT Pierre, HAK Shin Yong, *Architecture du paysage en Asie orientale : du « fengshui » comme modèle conceptuel et comme pratique d'harmonisation bâti - paysage*, éd. ENSBA, Paris, p. 68.



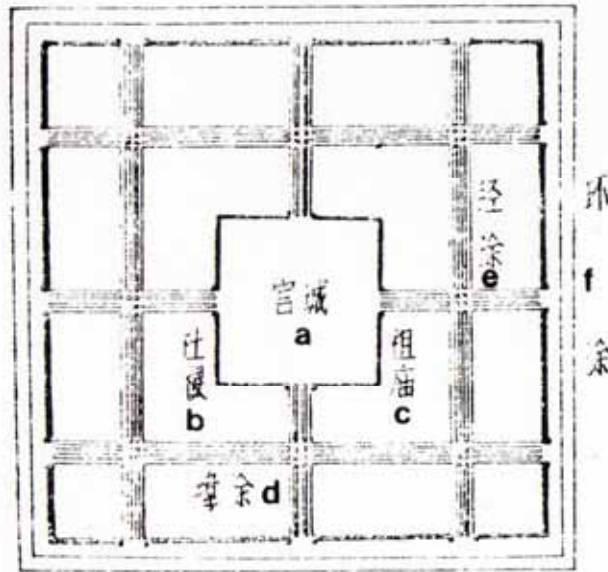
- a. Palais et résidences
- b. Salles d'audience
- c. Temple des ancêtres
- d. Autel de la Terre
- e. Marché
- f. Cinq portes successives séparant les cinq cours du palais.

I.2-10. Adaptation théorique du modèle de la ville royale des Zhou – *wang cheng* – par les pouvoirs et ses lettrés ultérieurs, au Xe (d'après le *Sanlitu*) et XVe siècle (d'après le *Yongle Dadian*).

Source : CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *Les Capitales chinoises : leur modèle et leur site*, éd. l'IFA, Paris, 1983, pp. 6, 16.



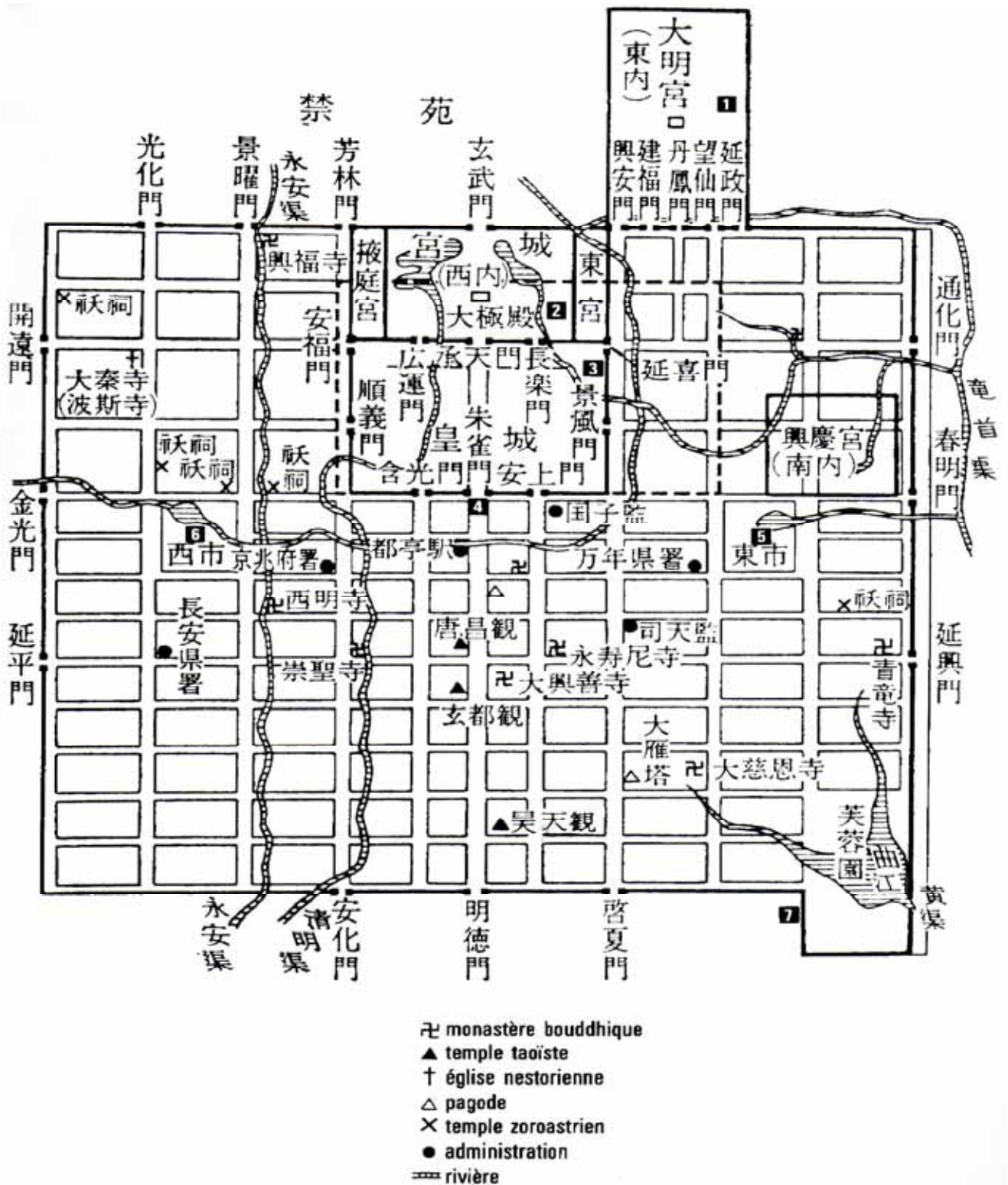
- a. Six palais
- b. Six résidences
- c. Autel des génies du sol
- d. Temple des ancêtres
- e. Trois salles d'audience



- a. Palais
- b. Autel des génies du sol
- c. Temple des ancêtres
- d. Avenue horizontale (wei)
- e. Avenue verticale (jing)
- f. Avenue périphérique

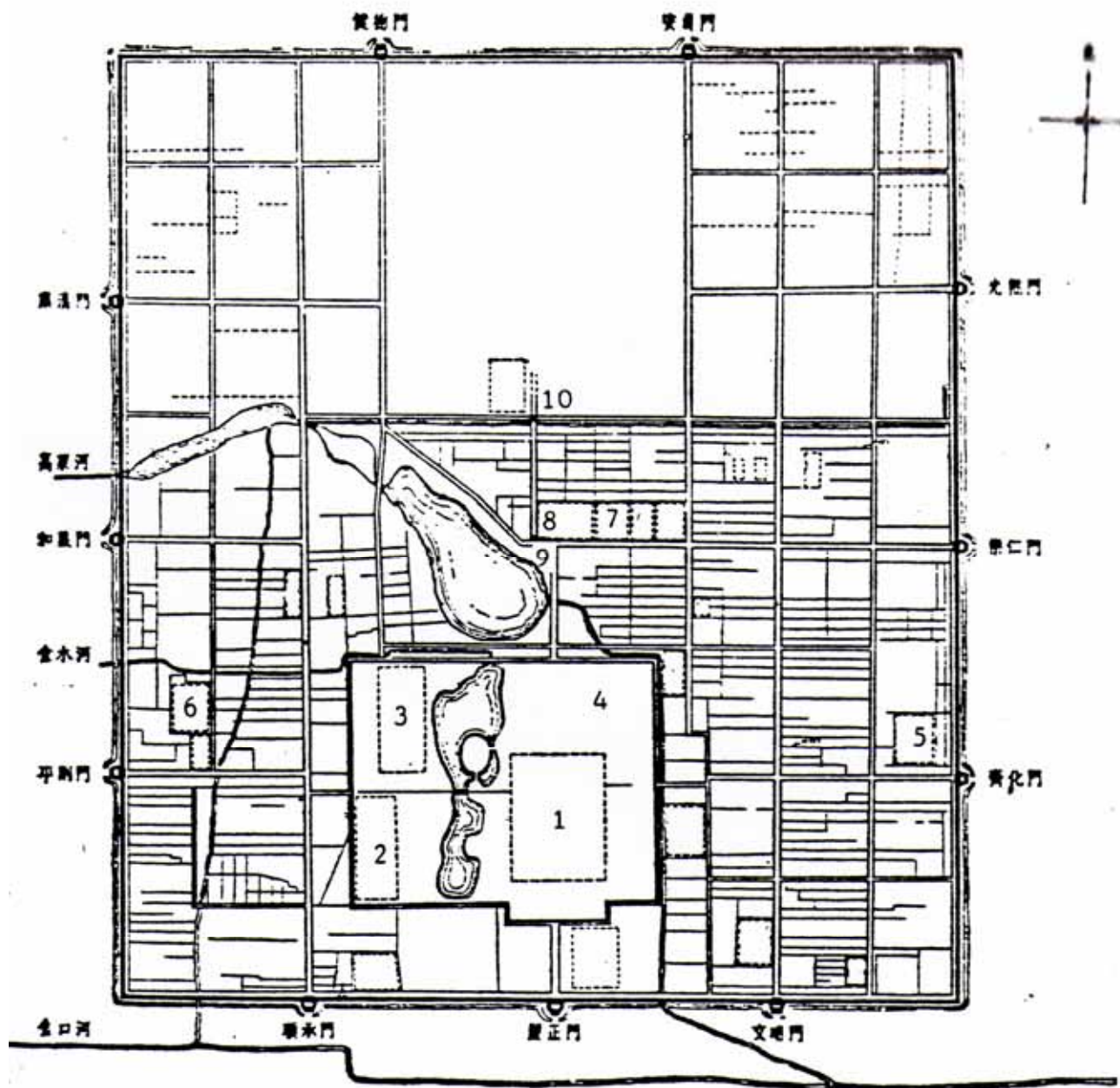
I.2-11. Adaptation théorique du modèle de la ville royale des Zhou – wang cheng – par les pouvoirs et ses lettrés ultérieurs au XVIIIe (d'après le *Kaogongjitu*) et XIXe siècle (in *Zhongguo chengshi jianshe shi*).

Source : CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *Les Capitales chinoises : leur modèle et leur site*, éd. l'IFA, Paris, 1983, p. 16.



I.2-12. Plan en « carré » de Changan, ville royale des Tang, avec les trois enceintes de mur.
 (1. Nouveau Palais impérial, 2. Palais impérial, 3. Enceinte des quartiers impériaux, 4. Porte de l'Oiseau rouge, 5. Marché de l'Est, 6. Marché de l'Ouest, 7. Enceinte, d'après Koji Nishkiwa).

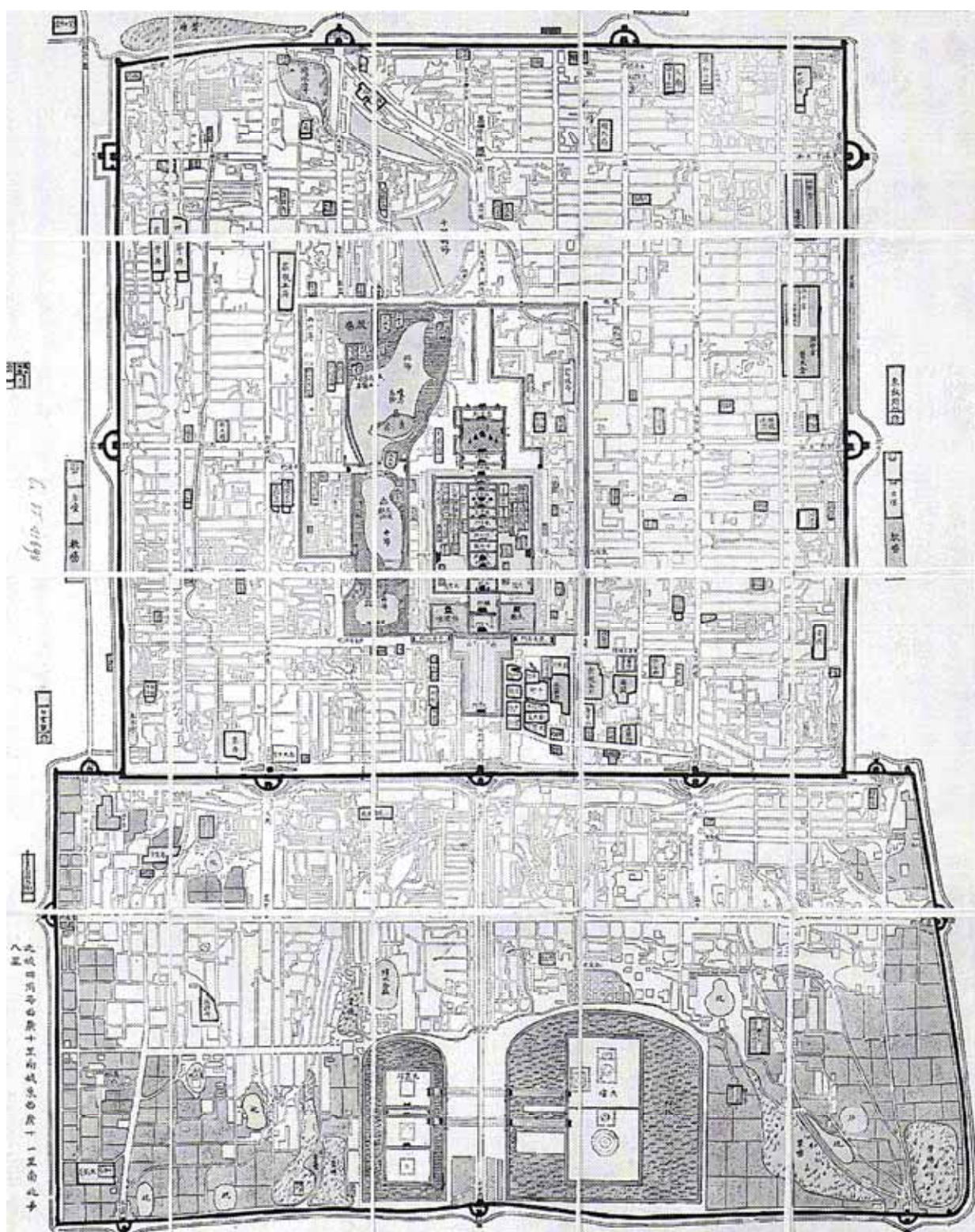
Source : CLEMENT Pierre, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie, GOLBLUM Charles, *Cités d'Asie*, Les cahiers de la recherche architecturale, éd. Parenthèses, Paris, 1995, p. 237.



- | | |
|------------------------------|----------------------------------|
| 1. Appartements impériaux | 6. Autel des esprits protecteurs |
| 2 et 3. Palais | 7. Greniers |
| 4. Jardins interdits | 8. Terrasse du Centre |
| 5. Grand Temple des ancêtres | 9. Tour du Tambour |
| | 10. Tour de la cloche |

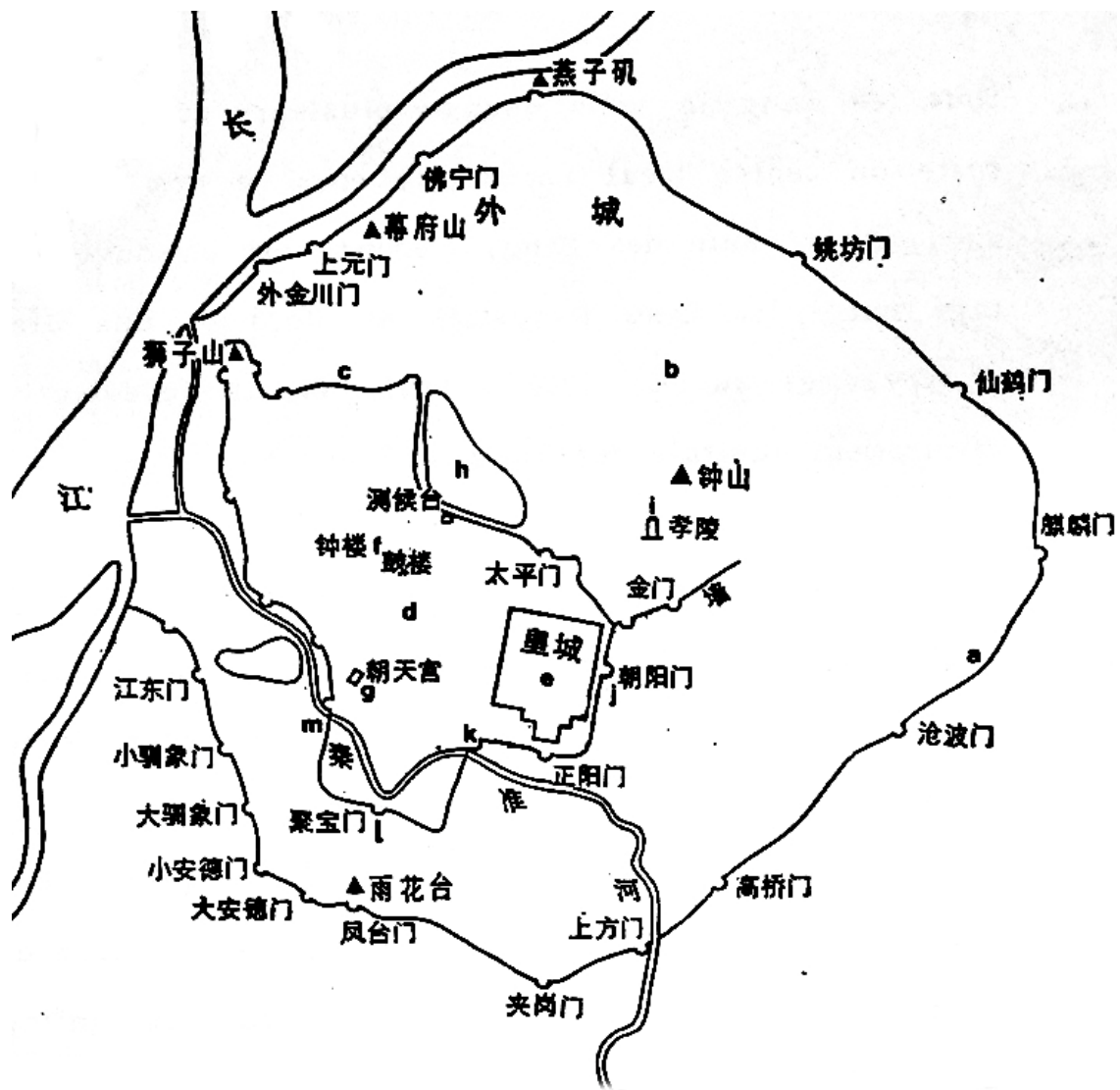
I.2-13. Plan en « carré » de Daidu (Pékin), ville royale des Yuan d'après *Zhongguo gudai jianzhu shi*.

Source : CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *Les Capitales chinoises : leur modèle et leur site*, éd. l'IFA, Paris, 1983, p. 59.



I.2-14. Plan en « carré » de Pékin, ville royale des Ming et des Qing d'après *Zhongguo gudai jianzhu shi*.

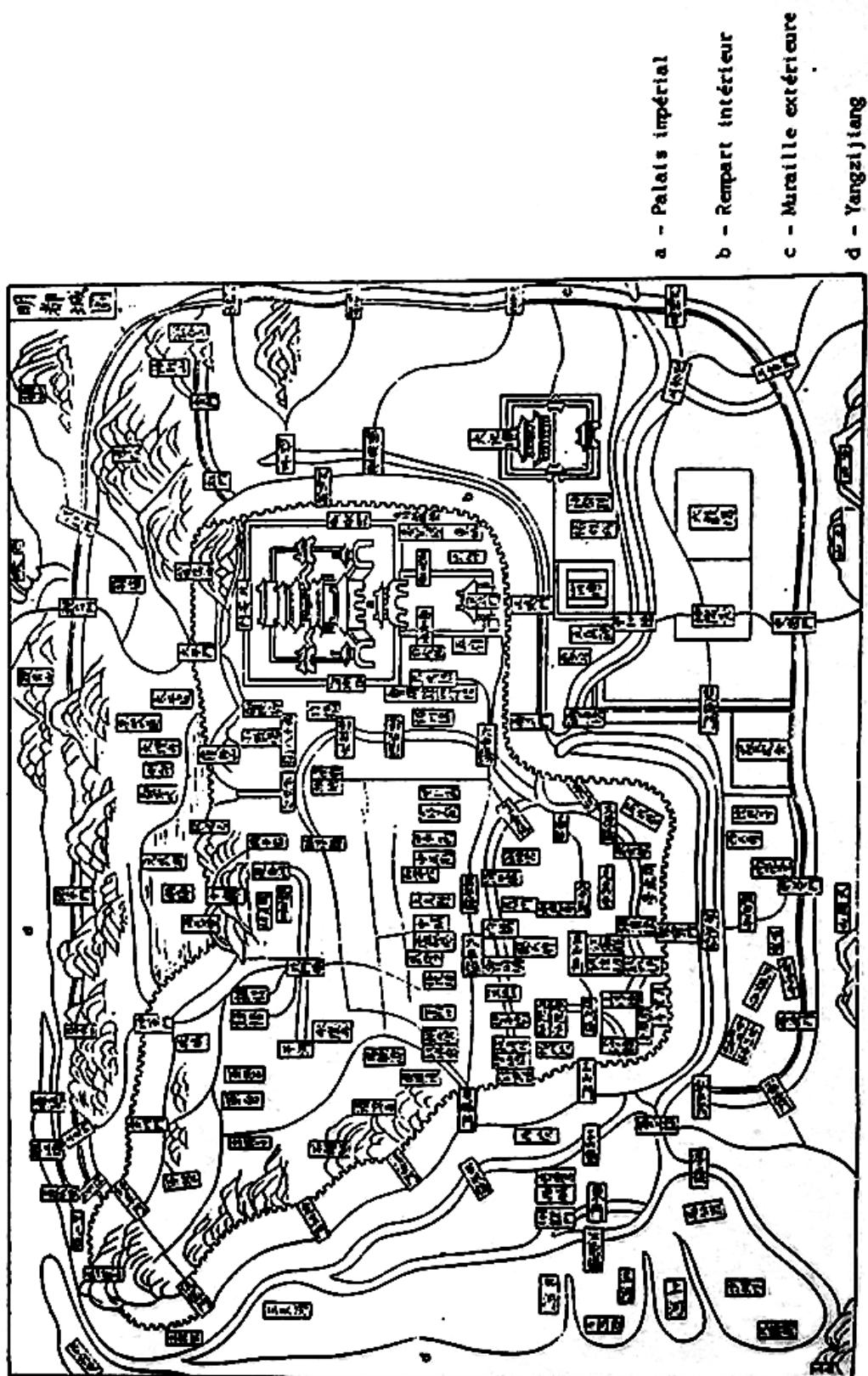
Source : : CLEMENT Pierre, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie, GOLBLUM Charles, *Cités d'Asie*, Les cahiers de la recherche architecturale, éd. Parenthèses, Paris, 1995, p. 189.



- ▲ Montagnes et collines
- Portes des murailles
- a - Mur de terre extérieur
- b - Ville extérieure
- c - Rempart intérieur
- d - Ville intérieure
- e - Cité impériale
- f - Tours de la Cloche et du Tambour
- g - Palais Zhaotiangong
- h - Lac Xuanwu et réservoir
- i - Tombeaux impériaux
- j - Porte Chaoyang (future porte Zhongshan)
- k - Porte Tongji
- l - Porte Qubao (future porte Zhonghua)
- m - Porte Shuixi

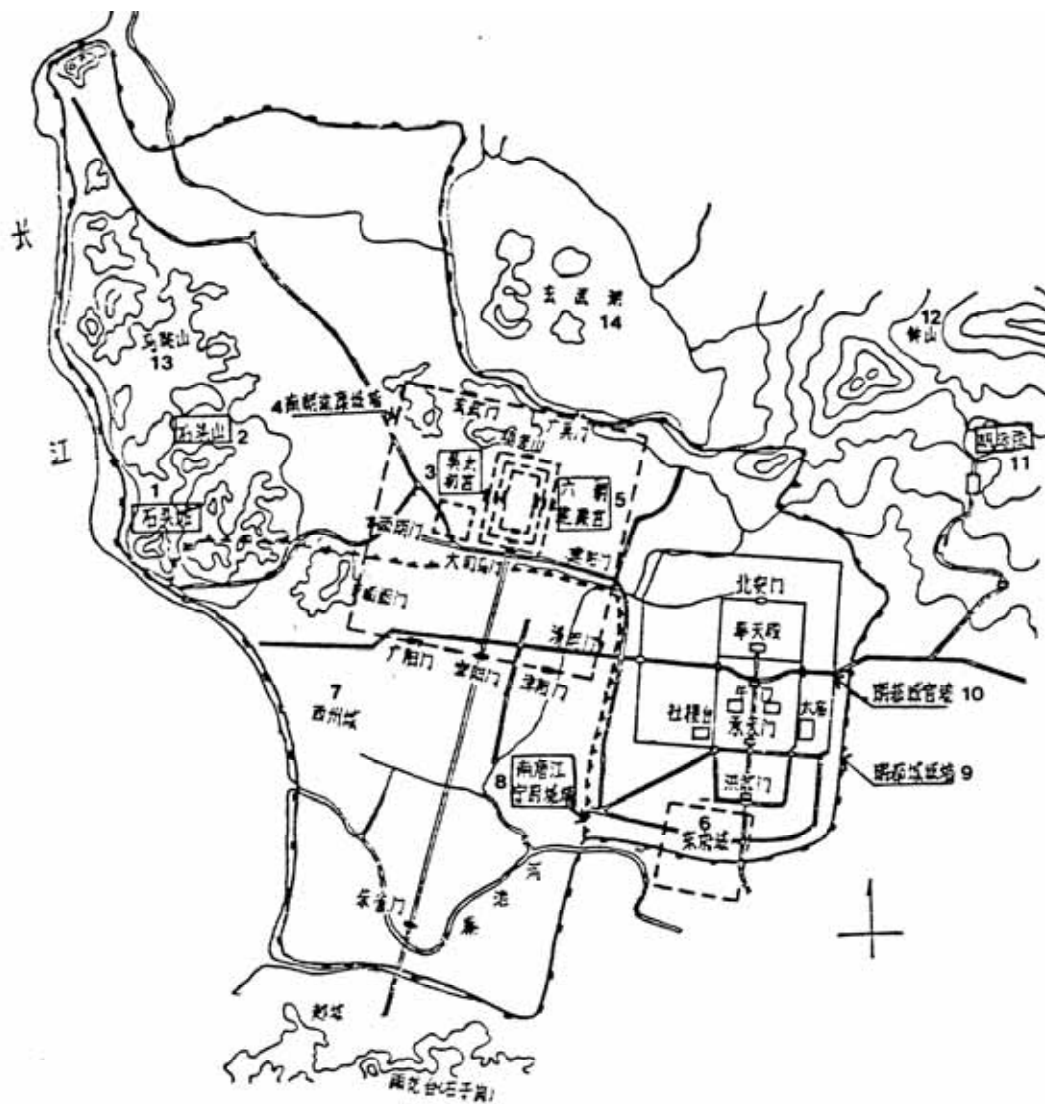
I.2-15. Plan des trois enceintes de mur de Nankin, ville royale des Ming (avant le transfert à Pékin, sur les ruines de Dadu, ville royale de Yuan), d'après Jiang Zanchu.

Source : CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *Les Capitales chinoises : leur modèle et leur site*, éd. l'IFA, Paris, 1983, p. 98.



I.2-15. Plan en « carré » de Nankin, ville royale des Ming (avant le transfert à Pékin, sur les ruines de Dadu, ville royale de Yuan), d'après Jiang Zanchu.

Source : CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *Les Capitales chinoises : leur modèle et leur site*, éd. l'IFA, Paris, 1983, p. 100.



南京历代城址变迁图

1. *Shitoucheng* citadelle protégeant la capitale sous différentes dynasties , sur l'emplacement de *Yecheng* , première agglomération de fondateurs
2. Mont *Shitou* , emplacement de *Jinling-Yi* de CHU (Royaumes combattants)
3. Palais impérial des WU (3 royaumes)
4. Limites des remparts *Jiankang* (6 dynasties)
5. Palais impérial de JIN et des 6 Dynasties)
6. *Dongfucheng* résidence princière ou fonction défensive, bâtie sous les JING
7. *Xizhoucheng* bâtie en 405 en même temps que *Dongfucheng*
8. Limites des remparts de *Jiangning* sous les TANG du Sud
9. Limites des remparts de la ville MING (*Nanjing*)
10. Limites des remparts du palais MING
11. Tombeaux MING
12. Mont de la Cloche
13. Mont de la Selle du Cheval
14. Lac *Xuanwu*

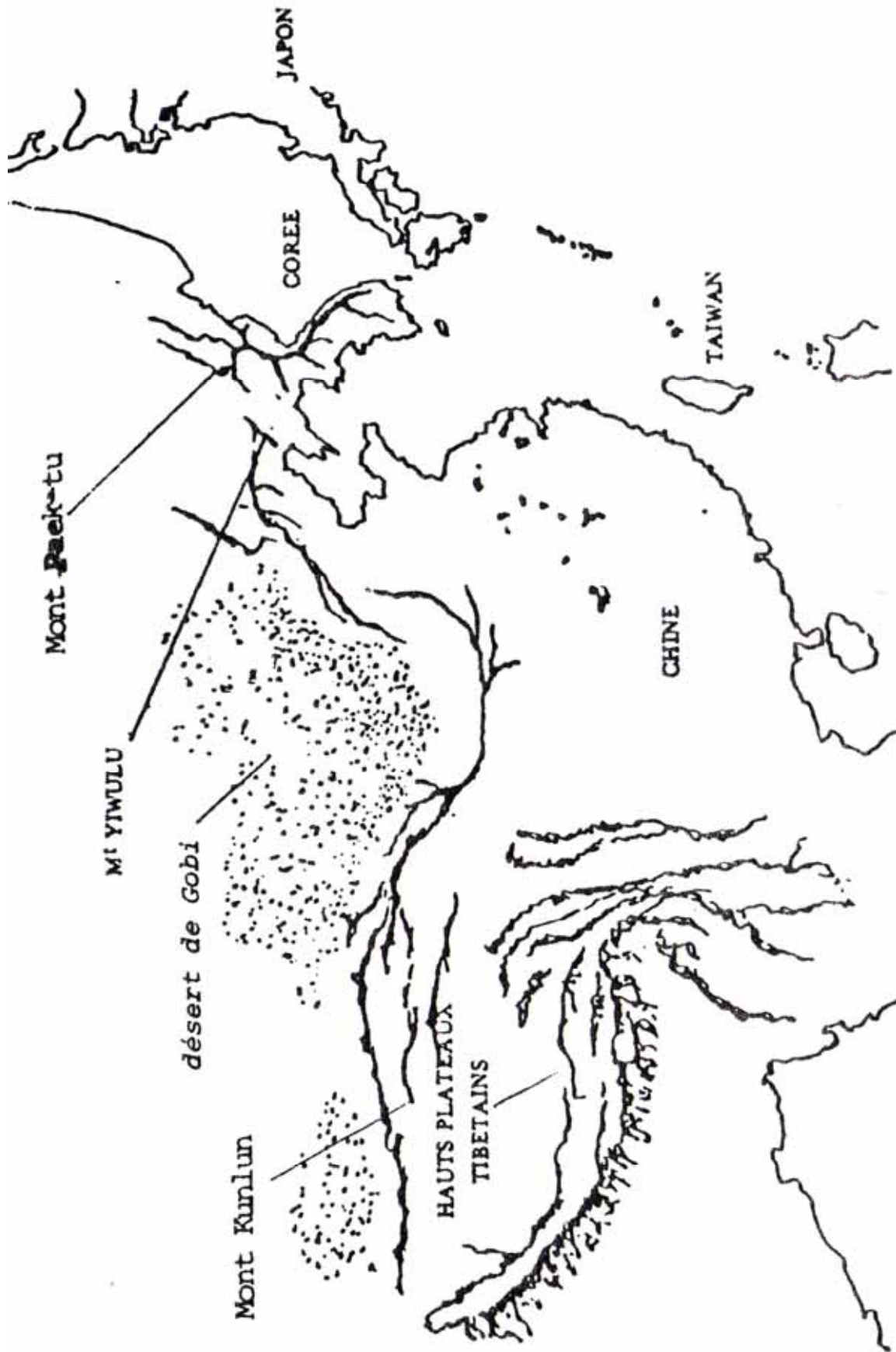
I.2-16. Localisations des différentes villes royales sur le site de Nankin, d'après *Zhongguo chengshi jianshe shi*.

Source : CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *Les Capitales chinoises : leur modèle et leur site*, éd. l'IFA, Paris, 1983, p. 100.



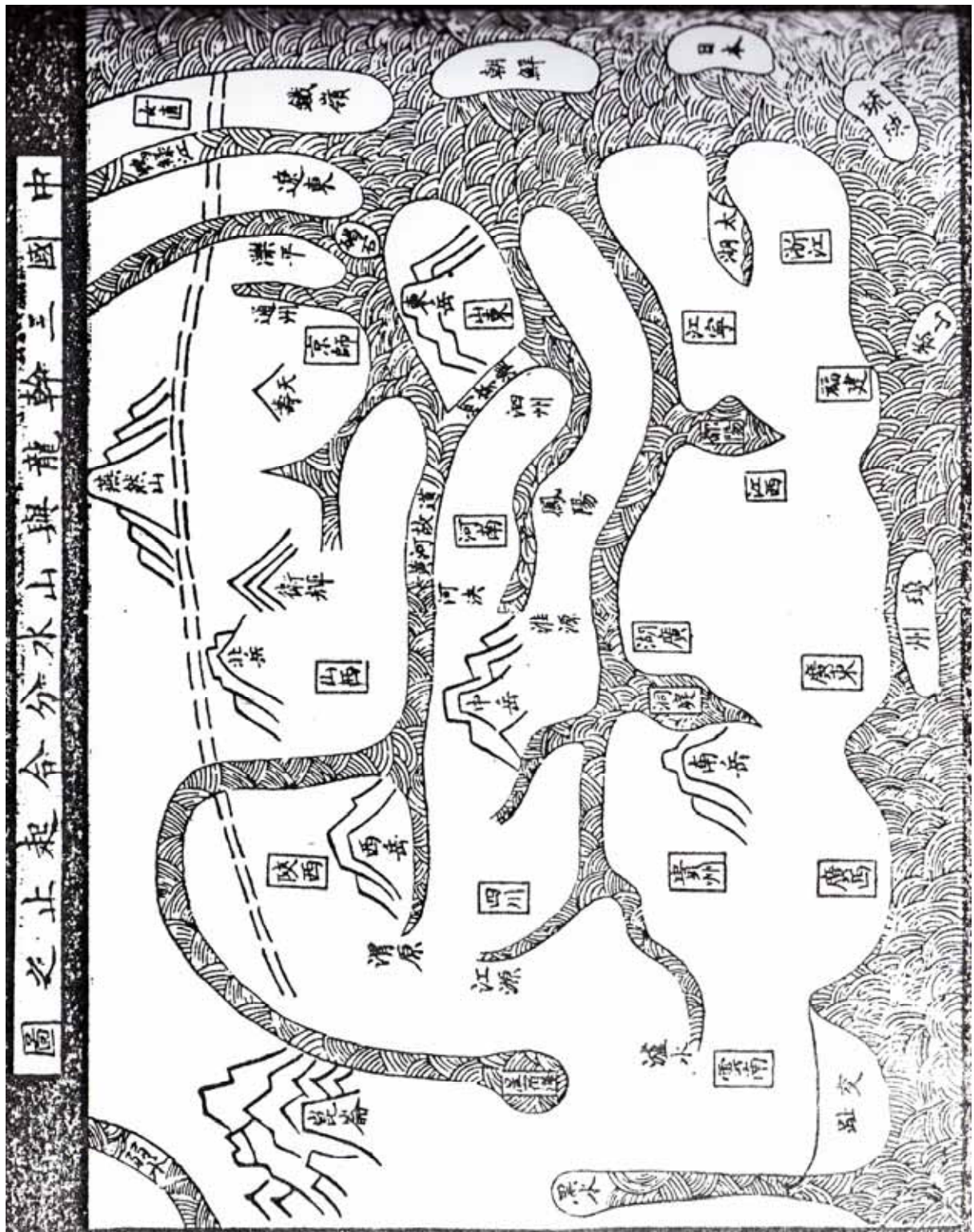
I.2-17. Localisations des sites principaux sur lesquels s'implantent les villes royales chinoises importantes durant cette civilisation.

Source : PIRAZZOLI- T'SERSTEVENS Michèle, *Chine*, Collection Architecture Universelle, éd. Office du Livre, Fribourg, 1969, p.4.



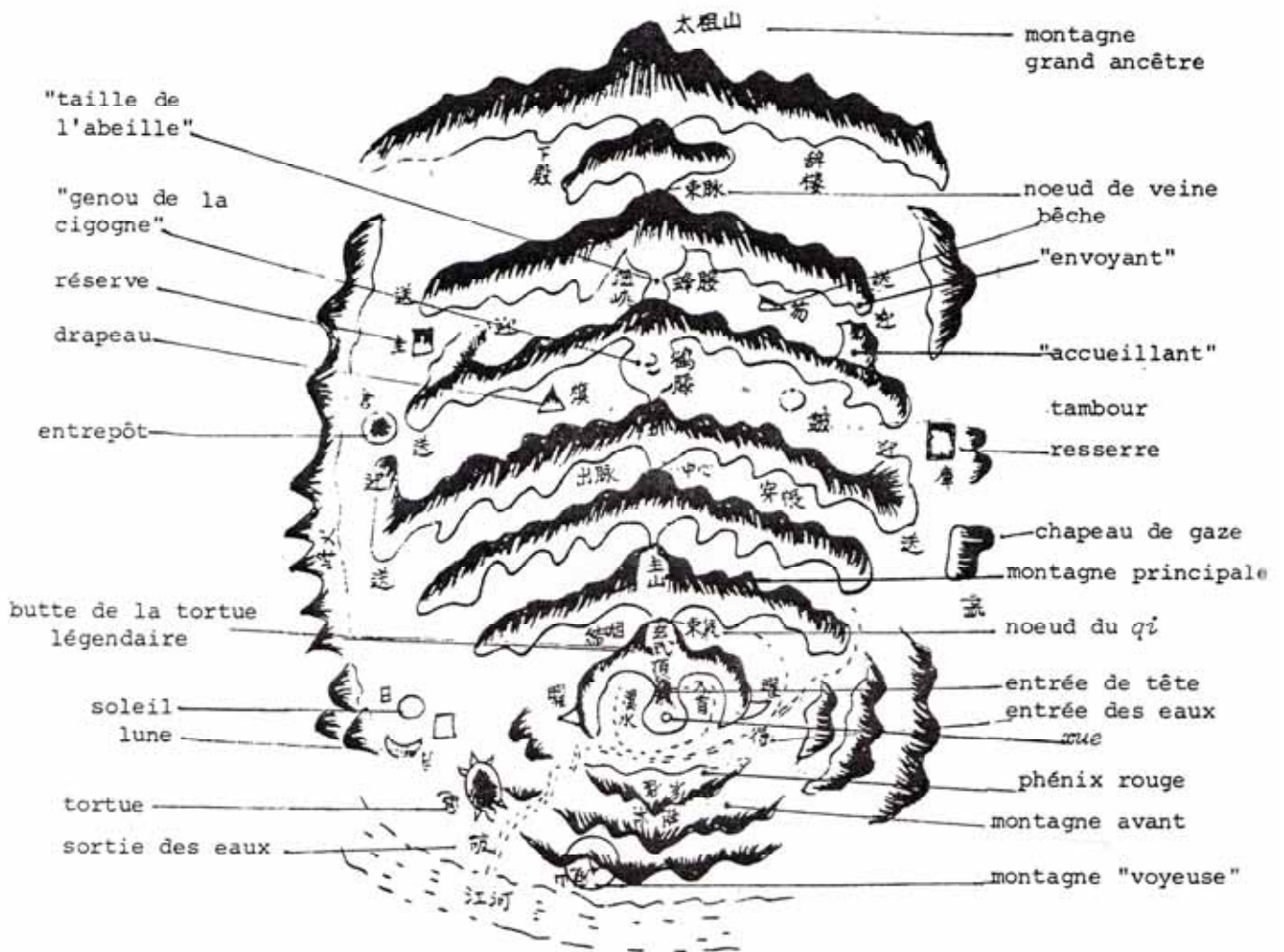
1.2-18. Principe de propagation de l'énergie de *qi*, des Hauts Plateaux Tibétains vers la péninsule coréenne.

Source : CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *Les Capitales chinoises : leur modèle et leur site*, éd. l'IFA, Paris, 1983, p. 70.



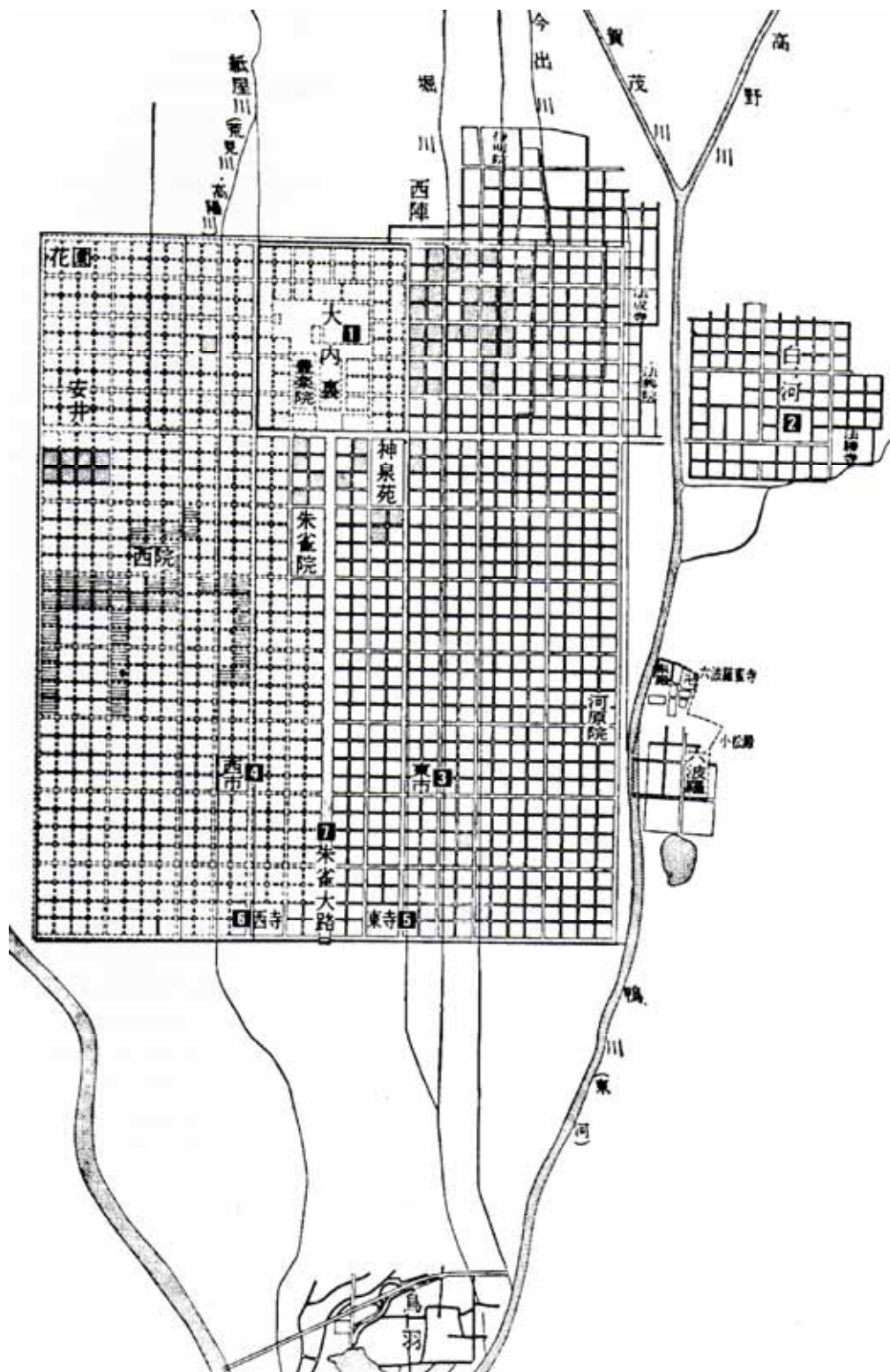
I.2-19. Carte du feng shui de la Chine : du Mont Kunlun s'écoulent trois dragons principaux, Nord-Centre-Sud, séparés par les deux grands fleuves Hoang-ho et Yang-zi (en grisé), d'après Zhao yu fu.

Source : CLEMENT - CHARPENTIER Sophie, CLEMENT Pierre, HAK Shin Yong, *Architecture du paysage en Asie orientale : du « fengshui » comme modèle conceptuel et comme pratique d'harmonisation bâti – paysage*, éd. ENSBA, Paris, p. 72.



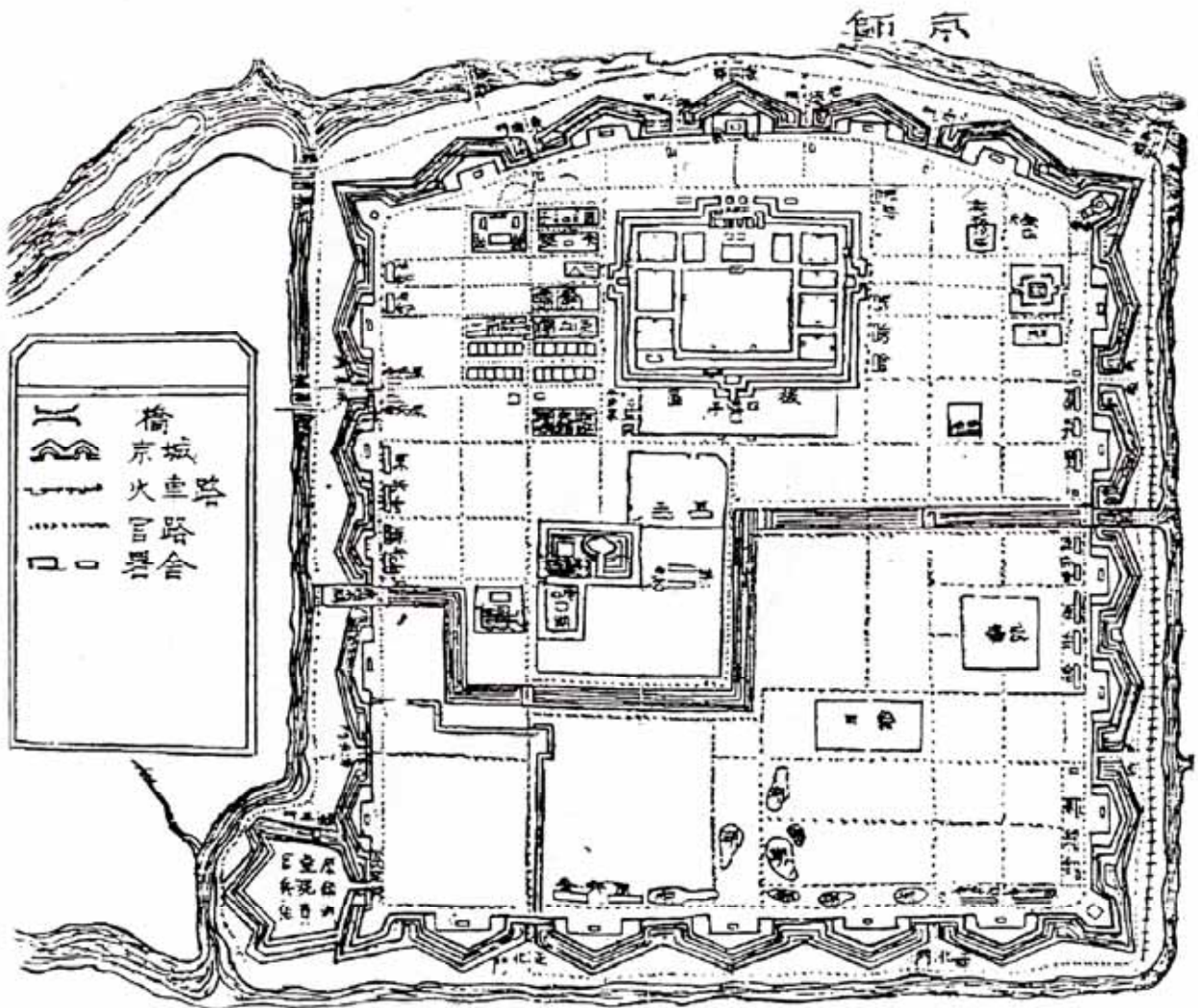
1.2-20. Modèle d'ensemble d'un site – xue idéal.

Source : CLEMENT - CHARPENTIER Sophie, CLEMENT Pierre, HAK Shin Yong, *Architecture du paysage en Asie orientale : du « fengshui » comme modèle conceptuel et comme pratique d'harmonisation bâti – paysage*, éd. ENSBA, Paris, p. 76.



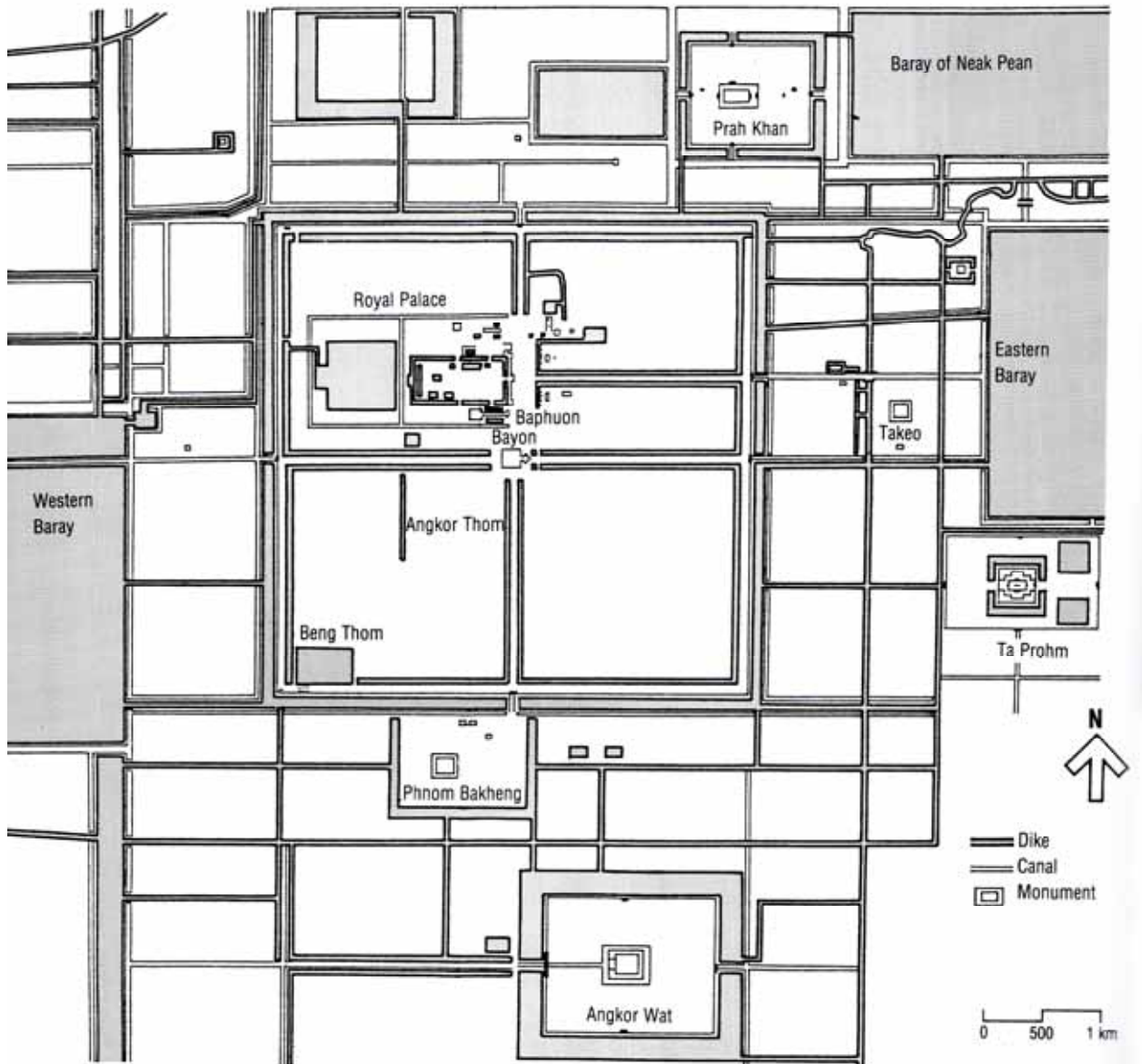
1.2-21. Plan en « carré » de Heian-kyô (Kyoto) qui prit modèle sur Changan [1. Palais royal, 2. Shirakawa, 3. Marché de l'Est, 4. Marché de l'Ouest, 5. Temple de l'Est, 6. Temple de l'Ouest, 7. Avenue de l'Oiseau rouge, d'après Koji Nishikiwa]

Source : CLEMENT Pierre, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie, GOLBLUM Charles, *Cités d'Asie*, Les cahiers de la recherche architecturale, éd. Parenthèses, Paris, 1995, p. 239.



1.2-22. Plan en « carré » de Hué, avec la fortification qui inspira Vauban, d'après les Archives royales des Nguyen, début XXe siècle.

Source : PHAN Thuan An, *Kinh thành Hué* (Ville royale d'Huế), éd. Thuận Hóa, Huế, 1999, p. 68.



1.2-23. Plan en « carré » des Angkor - « water city » - ville royale de l'empire Khmer avec hindouisme et bouddhisme comme religions et cultures officielles, en cohabitation avec le culte du Dieu roi.

Source: JUMSAI Sumet, *Cultural Origins in Siam and the West Pacific*, éd. Chalmnit Press and DD Books, Bangkok, 1997, p. 142.

Europe, Versailles

Le vieux continent est le premier théâtre de l'évolution des *villes de fondation*. Après les créations grecques et romaines dans Antiquité, il faut attendre la fin du Moyen Age pour retrouver de grands mouvements créateurs. C'est la fondation des bastides aux frontières par les rois, les seigneurs locaux, les autorités religieuses, à des fins politiques, sécuritaires, économiques, au moment où s'organisent les Etats modernes européens chaque mutation de territoire s'accompagne de créations destinées à assurer la mainmise du nouvel occupant sur le pays³¹⁰. La Renaissance de l'Europe offre l'autre grand mouvement, cette fois-ci essentiellement des œuvres idéales en théorie. Il s'agit des villes fortifiées, de la ville princière à la place forte, conçues par les architectes et les ingénieurs militaires, dédiées à leur mécène. Elles sont strictement de forme géométrique et symétrique, à l'heure de la technique et de la science moderne, dont la balistique. En fait, la défense de l'ensemble territorial par la planification des villes fortifiées aux points stratégiques, la « *ceinture de fer* » selon Antoine de Roux, et la performance du canon et de l'arme à feu, s'ouvrent définitivement en Europe à l'ère de l'urbanisme ouvert³¹¹. La ville n'est plus enfermée par le mur qui, idéalement, a été repoussé aux extrémités du territoire national par le travail de fortification de la frontière, dont le modèle le plus impressionnant sera de Vauban³¹².

C'est dans ce cadre qu'apparaît une seule vague de fondation des *villes royales* dans l'histoire urbaine européenne : Versailles, Saint-Pétersbourg, Karlsruhe, Schönbrunn, Caserte,... Elles occupent une place primordiale dans la culture urbaine européenne des XVIIe et XVIIIe siècle³¹³. L'initiateur du mouvement, Versailles, à qui Louis XIV « *a donné non seulement son plan, mais son âme royale* »³¹⁴, est la plus complète planifiée en tant que ville entière, non pas seulement simple résidence royale. C'est véritable modèle, imité par toute monarchie absolue européenne, tant en urbanisme qu'en culture, dont le meilleur exemple est Saint-Pétersbourg. Car, Louis XIV n'est pas le premier roi ou prince qui ait eu l'idée d'une ville-résidence, mais, s'il a été largement suivi, il n'a guère trouvé de modèles et nul qui fût aussi parfaitement réussi³¹⁵. C'est sans doute la demeure d'un grand roi et le siège de son gouvernement, mais c'est aussi le cadre d'une cour, l'image d'une époque, la création d'un peuple, l'exemple d'un siècle³¹⁶.

Louis XIV est monté sur le trône en 1661, au moment où se manifestent en Europe et en France des mutations importantes dans la culture urbaine depuis le début du XVIIe siècle,

³¹⁰ LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes*, op.cit., pp. 20-21. Par exemple, selon l'auteur, l'œuvre la plus considérable par ses résultats est née de la rivalité germano-slave en terre slave aux confins de l'Europe centrale et orientale. Les plus grandes villes du pays datent d'alors. Dans une province comme la Poméranie, sur 73 villes qui existaient au début du XIXe siècle, 41 avaient été fondées de 1230 à 1300 ; sur 50 villes dans le Mecklembourg la moitié environ remontait à la période 1250-1350. Tandis que trois à cinq cent *bastides* sont fondées dans le Sud-Ouest de la France entre 1222 et 1373, réparties sur 14 départements, cf. LAURET Alain, *Bastides, villes du Moyen-âge*, éditions Milan, 1988.

³¹¹ En 1670, Louis XIV faisait raser tout le rempart, combler le fossé et créer de la porte Saint-Antoine à l'Orangerie des Tuileries un boulevard planté de quatre files d'arbres. A partir du XVIIe siècle, Londres se développe comme une ville ouverte, n'étant l'objet d'aucune menace militaire.

³¹² CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *Lecture d'une ville : Versailles*, éd. Du Moniteur, Paris 1980, p. 38. Les villes de Vauban sont Huningue, Sarrelouis, Longwy, Montlouis, Montdauphin, Neufbrisach.

³¹³ Car selon Pierre Lavedan, l'activité créatrice urbaine est moins grande du XVI au XVIIIe siècle en Europe, c'est que la plupart des besoins sont satisfaits et qu'un point d'équilibre a été atteint, lequel ne sera rompu que par la révolution industrielle. *Géographie de la ville*, op.cit. p. 22.

³¹⁴ LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *L'urbanisme à l'époque moderne, XVIe-XVIIIe siècle*, éd. Arts et métiers graphiques, Paris, 1982, p.90.

³¹⁵ BREILLAT Pierre, *Versailles : ville nouvelle, capitale moderne*, éd. d'Art lys, Versailles, 1986, p. 68.

³¹⁶ BENOIST Luc, *Histoire de Versailles*, éd. PUF, Paris, 1980, p. 6.

comme le résume Leonardo Benevolo. La crise économique, la crise de la classe dirigeante de la Renaissance, la formation de la recherche scientifique moderne modifient les méthodes d'élaboration du projet et de la gestion urbaine. La nouvelle classe dirigeante – les rois, leurs cours et leurs fonctionnaires, la nouvelle classe possédante, nobles ou bourgeois, le nouveau clergé spécialisé de la Réforme et de la Contre-Réforme – n'a plus le compétence ni la même ambition dans le champ artistique. Dans le même temps, l'art perd son caractère de système unitaire de connaissance et de contrôle de l'environnement physique ; la vérité des choses ne coïncide plus avec la beauté des choses, mais peut être établie grâce aux méthodes objectives de la recherche scientifique. L'art devient ainsi l'étude de qualités non pas objectives, mais subjectives et sentimentales ; il sert soit à contrôler les sentiments collectifs, soit à exprimer les sentiments individuels, et oscille entre le conformisme et l'évasion ou la contestation³¹⁷.

Et depuis le début du XVIIe siècle, la culture urbaine et paysagère française prend des initiatives en devenant le nouveau modèle mondial pendant le « Grand Siècle » de la politique et de la culture française, dont elle atteindra le sommet avec la fondation de Versailles. Ce fait s'attache à un nouvel ordre urbain proposé à Paris, capitale définitive du Royaume de France depuis 1528, mais surtout à une transformation radicale du territoire rural autour des villes, plus fortement marquées autour de Paris. Ces initiatives convergent donc sur le projet de Versailles, et s'affichent trois aspects : la réalisation, la conception et l'organisation des acteurs. Trois manifestations marquent le premier : les grands travaux urbains, surtout l'ouverture de places en formes régulières entourées de lotissements, et édifices royaux réalisés à Paris, initiés par Henri IV (1594-1610), et puis par Louis XIV (depuis 1661) qui ouvre la capitale en supprimant les fortifications ; l'aménagement du château et du parc de Vaux-le-Vicomte par le financier Nicolas Fouquet (1656-1660), premier « jardin à la française » à l'opposé des « jardins à l'italienne » ; la fondation de Versailles, capitale du pouvoir absolu, première ville neuve ouverte européenne, projet à vie du Roi-Soleil (1661-1715).

Le deuxième aspect s'appuie sur les bases du nouveau classicisme rationnel, français et européen, avec Mansart en architecture, Poussin en peinture, Corneille en littérature et Descartes en philosophie. Cette culture prépare les instruments d'un contrôle plus rigoureux de l'environnement naturel et artificiel, et permet la réalisation, dans la seconde moitié du XVIIe siècle, de grands complexes unitaires d'une ampleur jusqu'alors inconnue, l'aménagement de Vaux-le-Vicomte étant la première³¹⁸. En fait, le « jardin à la française » est « la marque » d'un vaste projet territorial pour redessiner la figure de la campagne française, accéléré à partir de 1630. Au fond des vieux chemins, des villages et des terroirs tortueux, se superpose un réseau de routes et d'allées droites qui relie des grandes parcelles géométriques imprimées de croix, d'étoiles, de grilles³¹⁹. Ce projet découle de la concentration, degré ou de force, des terres du monde paysan - affaibli par la crise de structure de l'agriculture, la dureté du climat et les guerres au XVIIe siècle - aux mains de la classe dirigeante et possédante du monde urbain³²⁰. Ceux-ci transforment leur domaine en immense parc avec le « *plaisir superbe à forcer la nature* », comme espace de démonstration du pouvoir, des valeurs aristocratiques, et de leur identification propre, en projetant sans contrainte une culture urbaine faite de luxe et d'intellectualisme. Louis XIV, avec Versailles, ne fait que reprendre à son compte l'entreprise dans laquelle avait excellé tout le personnel de

³¹⁷ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, p. 325.

³¹⁸ *Ibid.*, pp. 326-329.

³¹⁹ CASTEX Jean, *Renaissance, baroque et classicisme, Histoire de l'architecture 1420-1720*, éd. de La Villette, Paris, 2004, p. 347.

³²⁰ Selon Jean Jacquart, les nouveaux acteurs proviennent des princes du sang, des Cours royales, des grands magistrats et les serviteurs de l'Etat depuis Louis XIII, des surintendants des finances, des grands personnels de l'Etat sous Mazarin, des grands ministres...Le mouvement est largement développé au moment où Louis XIV commence à s'intéresser à Versailles.

la monarchie sous Richelieu et Mazarin³²¹. Il faut savoir que ce processus est contraire aux exploitations rationnelles du monde paysan que l'aristocratie capitaliste italienne avait implanté autour de Vicence et en Vénétie dans la deuxième moitié du XVI^e siècle. Là, l'esthétisation du paysage est indissociable du projet de réorganisation de l'agriculture. A partir de la villa comme centre (au lieu du château), les axes sont tracés pour régulariser les transports et l'accès aux cultures qui se disposent de part et d'autre en damier. Les lignes du paysage sont relevées par des allées de peupliers qui participent au drainage des sols, par de hautes haies de mûriers ou de vignes en espalier. Esthétique et technique sont les deux faces d'une même rationalité³²².

Si Louis XIV est l'acteur et l'auteur primordial du « Grand Siècle », tant politique que culturel, la structure de la maîtrise d'ouvrage, une organisation stable de fonctionnaires et d'administrations spécialisées en charge des travaux publics avec un budget régulier, créée par Henri IV, continue à fonctionner sous le règne de Louis XIV, sous la direction de Jean-Baptiste Colbert, Surintendant des Bâtiments, arts et manufactures³²³. La structure de la maîtrise d'œuvre, d'une complexité inégale qui réunit tout un personnel artistique (Le Nôtre, jardinier, Le Vau et puis Hardouin-Mansart, architecte, Le Brun, décorateur), choisie par Nicolas Fouquet, changera la nature de l'entreprise en la poussant jusqu'à ses limites. Louis XIV n'aura qu'à suivre et il ne pourra pas aller plus loin. A Vaux, comme à Versailles, et à la différence de Richelieu, un sens précis de l'organisation permet l'articulation des instances qui collaborent à la production d'un « chef-d'œuvre total », sous la direction de Le Nôtre³²⁴. Ce dernier doit sa position prééminente à son rôle de paysagiste puisqu'à Versailles, le paysage englobe toutes les autres instances, et il a la charge de contrôleur général des constructions. Jean Castex souligne que Louis XIV prend les avis de Le Nôtre sur des questions purement architecturales, alors que ce dernier représente la capacité de réinterpréter les savoirs traditionnels qu'il possède à fond, l'aisance à concevoir et à rénover. La fabrication de Versailles profite de ces structures avec trois générations d'acteurs professionnels, sous la pression d'un « maître d'ouvrage délégué », Jean-Baptiste Colbert (ensuite François de Louvois)³²⁵. Mais Louis XIV encourage et suit volontiers les travaux d'architecture, consacrant à cette fin des sommes jamais atteintes³²⁶. Le roi exige que Colbert l'informe continuellement du progrès des constructions et, même en campagne, il veut qu'on lui expose « le détail de tout ». Le Vau et Le Nôtre, directement ou par l'intermédiaire de Colbert, lui soumettent leurs plans qui sont discutés, amendés ou approuvés et signés par lui³²⁷.

L'œuvre du pouvoir absolu mais est née de l'époque difficile, dont 1660 est le point le plus bas dans l'histoire économique du XVII^e siècle. Pour Versailles il n'y a pas de projet arrêté, fixé à un moment par une image stable. C'est bien ici que la tradition s'interrompt, à part le trident qui l'identifie de l'intérieur, la ville n'a plus d'image consistante à donner comme condition de son existence, elle n'aura pas eu de temps de réaliser un projet complètement défini. Il ne faut pas imaginer à un plan définitif et cohérent pour l'ensemble, mais un assemblage de morceaux partiels, dont le nombre et les rapports sont sujets à débat, sont modifiés et s'altèrent tout au long des travaux³²⁸. C'est-à-dire que c'est une ville planifiée par

³²¹ CASTEX Jean, *op.cit.*, p. 348.

³²² CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *op.cit.*, pp. 33-34.

³²³ CASTEX Jean, *op.cit.*, pp. 326, 328.

³²⁴ *Ibid.*, p. 351.

³²⁵ CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *op.cit.*, pp. 25-26.

³²⁶ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, p. 330.

³²⁷ BENOIST Luc, *op.cit.*, pp. 25, 31.

³²⁸ CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *op.cit.*, pp. 26-27. Par exemple, Hardouin-Mansart décide seulement l'emplacement de l'église paroissiale en 1682, pour mettre Notre-Dame dans l'axe de la rue

approches successives³²⁹. Certains chercheurs, tels Pierre de Nolhac, Jacques Levron, considèrent que la lettre que Louis XIV adresse à Colbert en vue de la fabrication de la partie « ville », le 22 mai en 1671, de Dunkerque où il se trouvait pour préparer la guerre de Hollande, constitue la véritable charte de fondation de la ville de Versailles³³⁰.

« Sa Majesté ayant en particulière recommandation le bourg de Versailles, souhaitant de le rendre le plus florissant et fréquenté qu'il se pourra, a résolu de faire don des places à toutes personnes qui voudront bastir depuis la Pompe dudit Versailles jusqu'à la ferme de Clagny, avec exemption du logement par craye èsdits bâtiments, pendant dix années qui auront cours du jour qu'ils seront achevés, à la charge de payer au domaine dudit Versailles, pour chacune desdites places, à proportion de 5 sols de cens pour arpent, payables chacun au jour de Saint-Michel, pour desdites places et bâtiments jouir par chacun des particuliers auxquels les places seront délivrées en pleine propriété comme à eux appartenant, à la charge de par eux, leurs hoirs et ayans-cause entretenir les bâtiments en l'état et de même symétrie qu'ils seront bastis et édifiés. La délivrance desquelles, avec mesure, tenons et aboutissans, sera faite par le surintendant des bâtiments. »

En fait, la création de Versailles a démarré dès 1661, et sera poursuivie au-delà de la disparition de son fondateur en 1715. Dans l'idée de Louis XIV, dès 1661, l'agrandissement du château et le remodelage du parc sur le modèle de Vaux-le-Vicomte vont de pair avec la transformation du modeste bourg de Versailles en une ville. De 1661 à 1682 ce sont les années de mise en place progressive de la ville, c'est-à-dire le temps du débat, de la réflexion et des propositions³³¹. Pierre Francastel considère que c'est un projet qui se met en place méthodiquement et progressivement exécuté par parties, afin de matérialiser l'idéal unanime d'une société rigide³³². Versailles est bien une « ville évolutive », dont la fabrication se déroule de manière progressive, tant dans sa conception que dans sa réalisation. Louis XIV construit son château, le parc, la travée ministérielle qui longe le château. Il ne construit pas la partie « ville » qui accueille une classe moyenne de bourgeois, de marchands et d'artisans, mais fournit « un plan d'aménagement, au moins les réglementations de construire »³³³. Reportons-nous à la lettre royale de 1671 citée par Pierre de Nolhac. Louis XIV déclare que, voulant le bourg de Versailles « le plus florissant et fréquenté qu'il se pourra », il accorde à ceux qui viendront s'y établir certains avantages, notamment l'exemption du « logement à la craie » (logement des gens de cour). Mais les acquéreurs devront « eux, leurs hoirs et ayant cause entretenir les bâtiments en état et de même symétrie qu'ils seront bâtis et édifiés. La délivrance desquels avec mesure, tenants et aboutissants sera faite par le Surintendant des Bâtiments »³³⁴.

Pour attirer la population, il fait des concessions gratuites de terrain, comme l'indique sa lettre en 1671, et accorde aux nouveaux venus des privilèges. Cette méthode reflète le système de cens du monde paysan, que Louis XIV, malgré tout le plus important seigneur selon l'ordre politique, doit maintenir. Selon Jean Castex, ce n'est pas autrement que la ville de Versailles sera constituée : le roi donnera de ses terrains comme places à bâtir, en échange d'un cens. A aucun moment, même après la disparition de Louis XIV, on ne sort d'un système rural, où

Dauphine (Hoche), tandis qu'une réduction de la ville est due, à l'est, aux prétentions de Mme de Montespan pour son domaine de Clagny (1680-1682).

³²⁹ ROUX Antoine de, *Villes neuves. Urbanisme classique*, éd. Rempart, Paris, 1997, p. 129.

³³⁰ Cf. NOLHAC Pierre de, *La création de Versailles*, éd. L. Bernard, Versailles, 1901, 250 pages. LEVRON Jacques, *op.cit.*, p. 50.

³³¹ CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *op.cit.*, p. 25.

³³² FRANCASTEL Pierre, « Versailles et l'architecture urbaine au XVIIe siècle », in *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, N°4, pp. 465-479, Paris, 1955.

³³³ CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *op.cit.*, p.55.

³³⁴ LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *op. cit.*, p. 92.

rien, à aucun moment, n'est préparé pour accueillir une ville. Le nouvel ordre urbain se coule dans les formes les plus archaïques de l'ordre agraire et, quand il s'attaque au problème de former une ville, il l'assujettit sans adoucissement à la forme féodale de cet ordre³³⁵. La deuxième déclaration de Louis XIV, le 24 novembre 1672, éclaire plus cette méthode :

« Le séjour que Nous faisons souvent dans nostre chasteau de Versailles, et le divertissement que Nous y prenons, pour Nous y délasser quelquefois de la conduite de nos affaires, ayant convié la meilleure partie des officiers de nostre Couronne et de nos domestiques d'y bastir ; Nous voyons avec plaisir le nombre de ces bâtimens s'augmenter en un tel point que dans peu de temps il y a lieu d'espérer d'y voir une ville assez grande et assez considérable, et particulièrement si Nous y donnons les facilitez qui nous sont demandées par tous ceux qui y ont basti jusqu'à présent, et qui ont dessein d'y bastir à l'avenir, et entre autres celle de décharger de toutes hypoteques, comme meubles, tous les bâtimens qui se feront dans l'étendue dudit lieu, à l'exception seulement de la dette privilégiée, dont les deniers auront esté employez à l'acquisition desdites maisons, et dont il paroistra par les contracts d'acquisition, quittances des particuliers, et des dettes des ouvriers qui auront travaillé etourny des matériaux pour lesdits bastimens. A quoy inclinant volontiers : A ces causes, en confirmant en tant que de besoin est, ou serait, le don que Nous avons fait, et ferons cy-après par brevets de toutes les places où sont et seront basties lesdites maisons, Nous avons dit et déclaré, disons et déclarons par ces présentes signées de nostre main, voulons, et Nous plaist que les maisons basties dans les dites places ne puissent estre sujettes à aucunes hypoteques, ny mesme saisies réellement, et adjudgées par décret, ou autrement, pour le payement de quelque dette que ce puisse être, dérogeant pour cet effet à toutes ordonnances, édits, déclarations, loix, coutumes, arrests, et réglemens à ce contraires, à la réserve néanmoins de nos droits de cens, lods et ventes et autres droits seigneuriaux, et du privilège de ceux qui pourraient avoir vendu, ou qui pourront cy-après vendre lesdites maisons, ou auront preste, ou presteront les deniers pour lâchât, bastimens et réparations desdites maisons, ensemble les sa/aires des ouvriers et achat des matériaux qui y auront esté employez ; auxquels droits et privilèges elles demeureront sujettes comme avant nostre présente Déclaration, etc... »

Selon Pierre Francastel³³⁶, la fabrication de Versailles peut être divisée en trois périodes consécutives : la fête (1661-1671), les séjours (1671-1682), la résidence (1682-1715), donc leur « titre » exprime la différence des fonctions du lieu, qui reflète les perceptions politiques et culturelles de son « démiurge » à chaque période. Par conséquent, à chacune de ces périodes est mis en place une partie de la ville, avec un but, une population, une forme d'ensemble et de types de bâtimens chaque fois différents, mais l'ensemble se développe suivant une logique suffisante. Elles ne sont en réalité que les diverses phases d'un unique processus, selon Jean Castex.

En fait, un programme de fêtes inspiré du spectacle que Nicolas Fouquet avait monté à Vaux en août 1661 devient le motif du premier Versailles de la fête (1661-1671). La fondation apparaît dans l'extension du château et la création du jardin, mais aussi à travers de grandes fêtes royales, comme celle de 1663, où pour la première fois la cour est logée au château, encore dans son état originel. Mais surtout, les fêtes célébreront officiellement des victoires et officieusement des maîtresses. La fête des « Plaisirs de l'île enchantée », discrètement dédié à Louise de La Vallière, après quelques succès diplomatiques, préfigure toutes celles qui marqueront l'histoire de Versailles durant plus d'un siècle, selon Jean-Pierre Babelon. Le plan de Versailles de 1662, sur lequel on aperçoit la route de Normandie existante, nous décrit les premières créations : la création de la « place d'Armes » entourée de six pavillons et trois avenues, l'avant-cour flanquée aux quatre coins par un pavillon (réservés aux logements des

³³⁵ CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *op. cit.* p.43.

³³⁶ Cf. note 332.

Secrétaires d'Etat) et trois pavillons plus petits (pour les officiers communs du Roi et les hauts personnages de la suite du Roi). Vers 1670, la « place d'Armes » en s'agrandissant, repousse le départ des trois avenues et dégage entre elles deux beaux terrains qui reçoivent chacun un hôtel particulier identique. En 1668, après la nomination de Colbert, Le Vau fait la première extension du château avec « l'enveloppe de pierre ». Pour le jardin, ses grandes lignes sont reconnaissables avec la pièce d'eau de Suisses et le potager. Le Vau construit la première Orangerie, la Ménagerie, le Trianon de porcelaine. En 1667, Le Nôtre a fait creuser l'artère secondaire (nord-sud) du Grand Canal où en 1670, les premiers « vaisseaux » font leur apparition. Après dix ans de développement, la place d'Armes est donc totalement circonscrite. Pendant l'été de 1668, le roi décide ouvertement de faire de Versailles sa demeure principale et le siège de son gouvernement. Mais il désire que son palais soit vraiment princier, exceptionnel, unique. Il y veille personnellement³³⁷.

Le deuxième période s'attache à la création de la partie « ville » et des grandes extensions du château par Hardouin-Mansart, en raison des séjours plus longs et plus fréquents de la cour à Versailles. En 1671, Louis XIV est décidé à former, à proximité du château, une « ville » active et commerçante, sur les deux côtés du trident. En fait, cette partie « ville » sera mise en place successivement en quatre fragments, au fur et à mesure du développement du château, et très nettement individualisés³³⁸. Le premier fragment réalisé pendant cette période, la Ville Neuve est implantée au nord du trident sur une vaste étendue libre (25 hectares), entre l'avenue de Saint-Cloud et l'étang de Clagny, qui facilite la réalisation. En 1674, Le Brun passe à différents sculpteurs la « Grande commande » de vingt-quatre statues destinées au parc. En 1681, on construit la machine de Marly destinée à élever l'eau de la Seine jusqu'à Versailles.

La troisième période est marquée par le fait que Versailles devient le siège de la monarchie en 1682. Mansart achève la partie centrale du château et met l'aile du Midi et le Grand Commun en construction, ainsi que les deux énormes écuries. La construction du Grand commun (1682-1684) a nécessité au préalable la démolition de l'église Saint-Julien et de son cimetière, et le transfert du premier potager du Roi. Le deuxième fragment, le Vieux Versailles, s'est substitué au bourg de Versailles, effaçant le tracé de l'ancien chemin de Paris à Saint-Cyr, à l'exception d'un petit tronçon (rue de Fontenay). En 1685-1686, l'urbanisation n'est amorcée que sur une de ses trois rues, les parcelles de la rue de l'Orangerie venant juste d'être attribuées. En 1682, Hardouin-Mansart conçoit également le plan du troisième fragment, le Parc-aux-Cerfs, sur un terrain de 35 hectares, situé sur un fond marécageux cerné de deux côtés par des pentes boisées, qui sera comblé par les terres retirées de la pièce d'eau des Suisses. Trente ans après sa création, le Parc-aux-Cerfs compte moins du quart des parcelles construites, concentrées dans la partie nord. L'urbanisation, lente à démarrer, s'est prolongée bien au-delà des années 1750 qui ont vu l'édification de l'église (1742-1753) à l'emplacement réservé dès le plan d'origine, et des « carrés » Saint-Louis (1755) à la place du marché créé vingt ans plus tôt. Les raisons de ce retard sont multiples : les crises et les guerres de la fin du règne de Louis XIV ; le choix des différents « officiers » attachés à la Cour qui logent finalement au château, alors qu'ils sont les principaux bénéficiaires de la distribution des terrains ; le départ de la Cour pour Paris après la mort de Louis XIV ; l'éloignement du quartier et ses difficultés d'accès. L'avenue de Sceaux, point de passage obligé, ne rejoint la « place d'Armes » que par une rampe à pente très forte, étroite et malaisée, qui n'a été aménagée qu'en 1767. Cette lente urbanisation n'a pas empêché l'appropriation par des particuliers des espaces réservés pour les places de quartier (1734), pour le couvent des Ursulines (1758)³³⁹. L'agrandissement du parc fait disparaître entièrement deux villages,

³³⁷ BENOIST Luc, *op.cit.*, p. 40.

³³⁸ ROUX Antoine de, *op.cit.*, p. 133.

³³⁹ *Ibid.*, p. 138.

Choisy-aux-Bœufs en 1685 et Trianon auparavant. En 1687, à la place du Trianon de porcelaine, Hardouin-Mansart élève le Grand Trianon, il inaugure la chapelle royale en 1710.

Le quartier de Près n'est mise en place qu'après la disparition du fondateur. A côté de la Ville Neuve, il sera aménagé entre 1777 et 1789, sur l'emplacement de l'étang de Clagny, asséché en 1773.

En ce qui concerne le site, après la mort de Mazarin en 1661, Louis XIV décide de créer sa propre ville de pouvoir à Versailles, lieu de quelques souvenirs de jeunesse³⁴⁰, mais un lieu de chasse très fréquentés par ses ancêtres, Henri IV et Louis XIII.

« Vous souvenez-vous, monsieur le Maréchal, qu'il y avait jadis un moulin à vent sur cet emplacement ?

- Oui, Sire, le moulin est parti, mais le vent est resté... »

Réplique du maréchal de Grammont à Louis XIV, à propos du moulin au sommet de la colline où le roi devait dessiner son parc. Mais quels sont les motifs de la décision concernant la fondation et le choix du lieu ? Le souvenir de la Fronde, la crainte de Paris, la jalousie de l'opulence de Vaux-le-Vicomte ? Les mémorialistes, qu'il s'agisse de la Grande Mademoiselle ou de Saint-Simon (dans les additions au Journal de Dangeau) sont unanimes pour dire que le roi confond dans le même amour son château et sa maîtresse : « *Le roi se servait du château pour être plus en particulier avec sa maîtresse... Versailles était dans le même état à peu près où Louis XIII l'avait mis, qui n'était rien. Le roi y allait une ou deux fois la semaine en très petite compagnie passer une partie de la journée avec Madame de La Vallière* ». Selon Jacques Levron, le Roi qui a longtemps hésité, se détermine définitivement en 1668 et Versailles deviendra sa résidence favorite³⁴¹.

Sur un site à la fois vierge et peu humanisé, dont l'existence est enregistrée comme un lieu noble dans les documents depuis XI^e siècle³⁴², Versailles est une ville neuve sur un sol juridiquement rural. Le lieu comprend d'abord la seigneurie de Versailles que Louis XIV hérite de son père, Louis XIII. En 1632, ce dernier avait acheté aux Gondi la seigneurie de Versailles et accumulé des terres environnantes, où il avait fait construire un modeste château de chasse en 1634, et créé un petit parc entouré d'un mur, la grande voie d'accès au château et une deuxième plus petite en biais, qui devaient devenir les amorces des avenues de Paris et de Saint-Cloud³⁴³. C'est qu'avant d'incarner l'Etat, Louis XIV est d'abord à Versailles seigneur du lieu. Comme tout seigneur il jouit d'un domaine dont il a la propriété et qui comprend le château, son parc, quelque grande ferme attenante, chapelle, moulin, tribunal, terres et bois groupés qui dépendent directement de lui³⁴⁴. Pendant la fondation de Versailles, Louis XIV agrandit le site, n'hésitant pas à employer la manière forte, pour l'achat des domaines environnants entre 1664 et 1671 (Musselon, Boissière, Trianon, Clagny, Glatigny), en faisant une unité territoriale homogène, juridique et spatiale. Le site de Versailles se prête à un

³⁴⁰ Domaine de Versailles n'est qu'à une place très secondaire, après Saint-Germain, Vincennes, Rueil ou Madrid, comme maisons royales. Louis XIV chasse quelquefois dans le domaine. Ses séjours sont extrêmement rares. Il lui arrive même de rester deux ans sans venir au château. LEVRON Jacques, *Versailles, Ville Royale*, éd. Nef de Paris, Paris, 1964, p. 47.

³⁴¹ *Ibid.*, p. 50.

³⁴² La plus ancienne mention du nom se trouve dans une charte de l'abbaye de Saint-Pair de Chartres de l'an 1038. Cette année-là, Eudes, comte de Chartres, donne à l'abbaye de Saint-Pair en cette ville plusieurs terres. Parmi les témoins figure un certain Hugo de Versailliis, Hugues serait donc le plus ancien seigneur connu dans la famille portant ce nom. LEVRON Jacques, *op.cit.*, p. 20. Pour le nom de Versailles, en vieux français, un *versail* désigne une terre de broussailles brûlées en vue de la culture. BENOIST Luc, *op.cit.*, p. 9.

³⁴³ BENOIST Luc, *op.cit.*, p. 12.

³⁴⁴ CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *op. cit.* p.43.

dialogue avec les environs lointains : c'est d'abord une vallée au fond marécageux que bordent d'un côté le front continu des forêts de Marly et de Fausses-Reposes, et du côté opposé les coteaux qui s'étendent depuis Satory vers l'ouest jusqu'à Neauphle³⁴⁵.

Les contemporains de Louis XIV n'ont pas été tendres pour le site de Versailles. Saint-Simon donne le ton : « *Le plus triste et le plus ingrat de tous les lieux, sans vue, sans bois, sans eau, sans terre, parce que tout y est sable mouvant et marécages* »³⁴⁶. En géographie, le fond du site est bosselé de buttes, dont une occupée par le château seigneurial, et découpé par de multiples parcelles, de nombreux étangs aux contours imprécis et changeants reliés par des ruisseaux. L'ouest est marécageux, sauf au pied des coteaux de Marly où s'égrènent les terroirs de Choisy-aux-Bœufs, Trianon, Saint-Antoine du Buisson, le Chesnay, les ferme de Glatigny et de Clagny... Un chemin important traverse le site, au sud du château, de Paris à Dreux et rejoint la route de Normandie. Celle-ci est essentielle à l'approvisionnement de Paris, elle est parcourue par de grands troupeaux de bœufs, qui font à Versailles la dernière halte avant de terminer leur voyage. Le chemin passe au pied de la butte où se tient le château, traverse le bourg de Versailles, et continue vers l'est pour éviter en passant par la droite la colline de Montboron. Outre quelques seigneuries à proximité, les activités aux alentours de la seigneurie se situent dans deux bourgs, celui de Versailles au sud-ouest du château, avec près de 500 habitants, peuplé surtout d'auberges, avec quelques boutiques, un notaire et l'église Saint-Julien, tandis que celui de Montreuil à l'est est assez important pour être le siège d'une prévôté. Le pâturage à vaches est l'activité importante du lieu même³⁴⁷. Le plan de 1660 nous fournit d'autres informations intéressantes. La seigneurie est marquée par plusieurs chemins tortueux, alors que le bourg de Versailles est situé de part et d'autre du chemin de Trappes, longeant le mur du parc, créé ultérieurement par Louis XIII. Le bourg est inséré dans le parc même. Un morceau de l'avenue centrale du trident (l'avenue de Paris) est tracé, alors que le chemin de Saint-Cloud (l'avenue de Saint-Cloud) est relié directement au château³⁴⁸.

Jacques Levron nous aide à imaginer la topographie, le mouvement et la qualité du site. Versailles est à la fois sur un plateau et dans une dépression. Quand on vient de la Seine, on a l'impression de monter doucement vers un plateau, cette éminence d'où l'on domine vers l'ouest toute la plaine de Saint-Cyr. Mais que l'on observe Versailles des hauteurs de Satory, la ville semble construite dans une cuvette. En réalité, Versailles se trouve dans une vallée en forme de V ou d'U, dont la pointe est dirigée vers Chartres et les deux branches largement ouvertes vers le couchant. Non seulement cette vallée est bordée de coteaux boisés (Satory, le bois des Gonards vers le sud, les bas coteaux de Meudon, à l'est, la butte de Picardie et les bois de Fausses-Reposes vers le nord), mais encore elle est coupée de trois faibles éminences, au cœur même de cette vallée : la butte de Montboron, jadis plus élevée, celle qui porte aujourd'hui le château, fort bien orientée et la butte Saint-Antoine. A la fois plateau et cuvette, le site forme donc un seuil, les eaux qui ruissellent des hauteurs se dirigeant les unes vers la Seine par le ru de Marivel qui suit une des branches de l'U, les autres vers la Mauldre par le fameux ru de Gallie. Celui-ci occupe à l'ouest du château, une large vallée. Il traversait des terres marécageuses, des étangs ; l'un d'eux portait le nom peu séduisant d'Etang Puant. Toutes les parties basses étaient occupées par des trous d'eau : un des plus importants était au nord l'étang de Clagny. Le reste du terrain était loin d'être improductif. Il ne manquait pas de terres labourables autour du village de Versailles et des hameaux qui en dépendaient, Montreuil, Porchefontaine ou Saint-Antoine du Buisson. Géologiquement, les terres sont constituées à la base par un sol crayeux et au-dessus par des formations de

³⁴⁵ *Ibid.*, p.44.

³⁴⁶ LEVRON Jacques, *op.cit.*, p. 17.

³⁴⁷ CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *op. cit.* p.44.

³⁴⁸ ROUX Antoine de, *op. cit.*, p. 129.

calcaire et de marne. On trouve l'argile à meulières au-dessus de cent cinquante mètres l'altitude de³⁴⁹.

L'occupation du sol sera projetée en référant au château existant, qui sera renouvelé entièrement en fonction de la résidence royale et du siège gouvernemental. A l'est du château sera développée la partie « ville », proprement dite, de deux côtés du trident, tandis que le jardin du château, le théâtre principal de la mise en scènes de la culture classique française, symbole du pouvoir absolu, sera aménagé sur la plaine marécageuse sauvage, entourée de collines peu élevées.

La préparation du soubassement de Versailles commence par un double effacement : effacement de la présence rurale d'abord, puis effacement des irrégularités du site qui est largement remodelé³⁵⁰. Cependant, ces effacements sont réalisés au fur et à mesure pendant des décennies, correspondant au modèle de la « ville évolutive ». Décrivons les événements essentiels. Pour le premier effacement, en 1668, Trianon et son église disparaissent ; puis en 1673, le bourg de Versailles et, en 1683, son église Saint Julien ; en 1683-1685, c'est le tour de Choisy-aux-Bœufs. Les populations sont chaque fois déplacées. Pour le deuxième effacement, en 1670-1671, on a coupé l'éperon qui barrait l'avenue de Paris, modelé le butte de Picardie, en 1677 le Parc-aux-Cerfs est entièrement remodelé. De trois étangs, on n'en faisait plus qu'un, creusant celui-là pour remblayer les deux autres. Le plateau en avant du château sur lequel se tiennent les écuries est lui aussi largement artificiel, les sommes allouées pour les transports de terre sont à peu près égales au coût de la maçonnerie de cet édifice très considérable. En 1684, l'étêtement de la butte de Montboron est effectué pour y creuser les réservoirs d'eau. On aura une idée de cet extraordinaire remodelage d'un site de plusieurs kilomètres carrés réalisé en quinze ans³⁵¹. Pour le parc, la transformation du site atteint la démesure. La rivière est canalisée. On déplace des collines et comble des étangs. Des forêts sont plantées, avant d'aller les chercher en Dauphiné, Versailles récupère 1200 arbres de Vaux-le-Vicomte durant l'hiver 1662. Quelques chiffres nous aident à imaginer : le parc s'étend sur 8.000 hectares, dont 93 hectares de jardin (avant la Révolution), tandis que le château s'étale sur 6,7 hectares. La campagne est transformée en une géographie sophistiquée, en une Nature rationnelle, dont les constituants sont typés et les relations contrôlées pour manifester essentiellement son étendue. Les compositions se mesurent en kilomètres³⁵². La préparation du site doit se faire par un ensemble d'aménagements hydrauliques, nommé la « rivière du Roi Soleil », qui comprend des étangs, des rigoles d'amenée d'eau, des aqueducs et des réservoirs, réalisés entre 1668 et 1685, pour alimenter en eau le parc et ses nombreux bassins et ses « grandes eaux ». Louis XIV aurait voulu que son parc puisse rivaliser avec les jardins d'Italie quant aux fontaines. Un souci lancinant lui fit rechercher partout « une eau que la nature lui refusait ». Pour ce faire il fallut, à l'aide de moulins et de pompes, drainer tout autour de Versailles étangs, sources et rigoles, Ru-de-Gallie, étang du Val, source de la Bièvre, étang de Saclay, pour diriger leurs eaux vers des réservoirs, creusés d'abord près de la pompe de la rue des Réservoirs, puis sous le parterre d'eau, puis à Trianon, au nord du palais et enfin au Montbauron. Plus tard, pour alimenter les 1.400 jets d'eau des bassins et fontaines (dont 600 subsistent), il fallut élargir la recherche d'une eau dont le besoin se faisait de plus en plus sentir. On la chercha à Glatigny, à Rocquencourt, à Noisy, à Trappes, au Bois d'Arcy. On finit même par aller la puiser dans la Seine, à Marly, grâce à la fameuse machine, œuvre de Rennequin et d'Arnold de Ville (1675-1683) qui, par l'aqueduc de Louveciennes vient remplir les réservoirs du Montboron³⁵³.

³⁴⁹ LEVRON Jacques, *op.cit.*, p. 18.

³⁵⁰ CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *op. cit.* p.44.

³⁵¹ *Ibid.*, p. 46.

³⁵² CASTEX Jean., *op.cit.*, p. 348.

³⁵³ BENOIST Luc, *op.cit.*, pp. 26-27.

Nous abordons maintenant le modèle préexistant de Versailles. La création de Versailles s'inscrit dans le nouveau cadre d'urbanisme ouvert³⁵⁴, du nouveau rapport entre la ville et la campagne, entre la ville et la nature. La ville s'ouvrira au territoire avoisinant dans lequel essaieront les fragments dont elle sera constituée. Elle ne sera plus régie par un schéma géométrique simple qui en contient tous les rapports, mais, disparaissant en tant qu'un tout, elle sera élaborée progressivement par le montage, réglé comme une mécanique, de ses fragments³⁵⁵. Son modèle préexistant hérite des manifestations urbaines et paysagères antérieures, produites dans la période charnière de mutation, de la ville fermée à la ville ouverte, dans la compétition entre le pouvoir temporel et spirituel, dans un climat économique malaisé. « *Quand Louis XIV agrandit le Château de Versailles, et que du village il entreprit en 1661 d'en faire une ville, ne fit qu'imiter le Surintendant Fouquet dans les dessins du château et des jardins de Vaux-le-Vicomte et le Cardinal de Richelieu dans les alignements du château et de la ville de Richelieu qui n'était aussi qu'un village en 1637, dont cette éminence forma une ville à ses dépens* »³⁵⁶.

Pourtant, la ville de Richelieu préfigure ce que sera Versailles quarante ans après, dans les années 1670, les trois composantes du modèle : le château, le parc et la ville³⁵⁷. Louis XIV étant passé par la ville de Richelieu, à son retour d'Espagne en 1660, il n'est pas impossible, pense Philippe Boudon, qu'elle ait inspiré Versailles³⁵⁸. Le problème du rapport entre la ville et le château est résolu par la subordination de la première à l'autre. A l'opposé de la ville de Richelieu où ils sont simplement juxtaposés, la structure urbaine de Versailles est centrée sur le château existant, selon le principe de la convergence ou rayonnement. Le château se place dans l'axe symétrique de la ville royale (de l'est à l'ouest, qui est également l'axe du château et du parc), et en position de charnière entre la partie « ville » et le jardin. Il est le noyau de la ville royale, à partir duquel, on perce en rayons des perspectives infinies, les axes urbains et paysagers, qui se prolongent à perte de vue. La ville du Roi-Soleil est conçue comme le centre de gravité du système du pouvoir et de la culture absolue qui rayonne au-delà de ses limites. Il faut préciser que depuis les Valois, le Soleil avait été choisi comme signe royal par excellence. Louis XIV l'adopta systématiquement comme la plus exacte image d'un grand monarque : « *Par le bien qu'il fait en tous lieux, produisant sans cesse la vie, la joie et l'action par une course constante et invariable, dont il ne se détourne jamais* »³⁵⁹.

En terme de surface, celle du parc domine complètement celle de la ville. Selon Leonardo Benevolo, l'organisme de Versailles est à peu près aussi grand que celui de Paris. Mais ce n'est pas une ville : c'est un parc, dans lequel sont placés – comme éléments annexes – les édifices nécessaires au fonctionnement de la cour. Là, le Roi-Soleil est en mesure de réaliser un environnement parfaitement régulier mais inhabité, de régler l'ordonnance des collines, des arbres, des cours d'eau, mais non celle des habitations des être humains³⁶⁰. Mais la différence d'échelle ne doit pas nous cacher la parenté des deux entreprises : le nouvel ordre de la campagne poursuit la même mise en place d'une étendue rationnelle que l'ordre urbain des places royales et du fragment. Il est privilégié à l'intérêt du même groupe, qui trouve à y réaliser sans contrainte ce que la ville, encombrée et capable de lui résister, ne lui permet qu'en partie : l'ordre urbain de la campagne n'est que le rejet momentané d'un projet sur la

³⁵⁴ Ces années 1665-1666 sont une période féconde pour l'éclosion de villes en France : Rochefort, Brest, Lorient, Sète, les ports d'abord, mais aucune de ces cités n'est entourées d'une stricte enceinte.

³⁵⁵ CASTEX Jean, *op.cit.*, p. 355.

³⁵⁶ Extrait du mémoire d'un voyer dans la ville de Versailles sur l'origine de l'établissement daté de 1759 (Arch. Na. 01-1829-388). Cité par H. Beylier, « Le permis de construire à Versailles sous l'Ancien Régime, in Bulletin de la Société de l'Histoire de Paris et de l'Ile-de-France, 101^e et 102^e années, Paris, 1976.

³⁵⁷ CASTEX Jean, p. 358.

³⁵⁸ BOUDON Philippe, *op.cit.*, p. 12.

³⁵⁹ BENOIST Luc, *op.cit.*, p. 27.

³⁶⁰ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, p. 331.

ville dont il est issu et qu'il ne tardera pas à intégrer (à travers des travaux haussmannien à Paris)³⁶¹. Cette « parenté » sera exprimée formellement par deux tridents, de la partie « ville » et du parc, positionnés symétriquement par rapport à la grille du jardin. Ville et jardins à Versailles ne font qu'un, par les perspectives, les échappées dans l'espace, la même absence apparente de limites, que Pierre Breillat nommerait Versailles, le « jardin-cité »³⁶².

Fabriquée à la manière évolutive, la structure paysagère du jardin, comme la structure urbaine de la partie « ville », est tracée en plusieurs étapes. Après le creusage de l'artère principale du Grand Canal (de 1687 à 1688, avec 1,8 km de long et 64 m de large), à l'emplacement d'une allée existante dans l'axe symétrique de ville royale, la structure paysagère est développée au-delà du canal par la création d'une grande seconde étoile dans le même axe et toute une série d'étoiles plus petites. Ces étoiles ne sont utilisées que pour organiser les grandes étendues du Petit Parc. En fait, les grandes lignes du parc sont tracées dès 1662, comme nous le montre le « Plan du Chateau de Versailles », gravure de La Point en 1662. Conçu par le même maître d'œuvre, le parc de Versailles doit au premier « jardin à la française », Vaux-le-Vicomte, a deux conceptions paysagères artificielles : la conquête de l'infini « par la raison de perspective », et la théâtralité de l'organisme en servant aux scènes du culte du plaisir de l'aristocratie et de la cour.

Les « jardins à l'italienne » sont des espaces proportionnés aux dimensions de la villa et les perspectives architecturales n'ont pas plus de 200 à 300 mètres, même quand elles s'ouvrent sur un paysage naturel illimité. Le « jardin à la française » constitue en lui-même un paysage complet, symétrique et régulier jusqu'à la ligne d'horizon³⁶³, assuré par les perspectives de plus d'un kilomètre comme à Vaux, un parc en rectangle de 3,5 km par 1,5 km. Selon Jean Castex, il s'agit en effet de reprendre le projet de contrôle total de l'espace par la perspective, qui a été tour à tour poursuivi et abandonné, développé sans cesse et aussi mis en échec depuis la première Renaissance. A Vaux, on reprend d'abord l'outil de contrôle perspectif, le plan en damier, qui organise toujours la portion médiane du jardin commandée par le château, un peu à la manière de la villa vicentine. Cependant, le « jardin à l'italienne » s'installe sur une position dominante sur une hauteur, la plus courante en Italie, alors qu'à Vaux, l'on ne dispose plus que d'une modeste dénivellation³⁶⁴. Au lieu d'être concentré sur le château et son dôme, à Vaux, les perspectives principales se dispersent et appellent des points de fuite éloignés, qui se trouvent placés sur l'horizon réel. De nouveaux outils sont nécessaires : ils sont créés en poussant à leur limite les anciens. L'étoile ou le trident matérialise la dispersion de la vue. A l'horizon, le point de fuite sera construit par le moyen du trait vertical d'une statue ou d'un jet d'eau pris dans l'ultime fenêtre que forme de chaque côté l'encadrement de la futaie. Ce point de fuite est lui-même le centre d'une étoile qui désigne au-delà, dans toutes les directions, le domaine de l'incommensurable de cet « infini » que le XVIIe siècle commence à appréhender de toutes sortes de manières³⁶⁵. Cet « infini » optique est aussi les résultats de deux outils de relais : le jeu de terrasses graduellement en creux, s'associant aux grands canaux, bassins, qui offrent des effets de démultiplication. Le terrain descend jusqu'à un point bas où une nappe d'eau qui fait miroir. L'œil est conduit à échapper à la clarté de la mesure pour approcher peu à peu ce qui est au-delà de la mesure³⁶⁶.

Un plan d'ensemble est ainsi formé qui sera repris pour le premier Versailles de 1662 : le trident d'arrivée, le damier du jardin proche du château, le miroir d'eau, le point de fuite, les

³⁶¹ CASTEX Jean, *op. cit.*, p. 348. Le père de Haussmann était le maire de Versailles.

³⁶² BREILLAT Pierre, *op.cit.*, p. 56.

³⁶³ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, p. 329.

³⁶⁴ CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *op. cit.*, pp. 36, 37.

³⁶⁵ CASTEX Jean, *op.cit.*, p. 351.

³⁶⁶ *Ibid.*, p. 352.

étoiles éclatantes. Cependant, en fonction de la ville royale et de la position du château existant, il y a une adaptation au modèle de Vaux, le parc de Versailles se place derrière le château comme le fond, à l'opposé de la disposition en avant de Vaux. Toutes les avenues du parc de Vaux sont tracées dans la forêt, tandis qu'à Versailles, elles traversent un paysage artificiel, urbain ou naturel, de terres labourables ou marécageuses. Versailles ne fait que développer ensuite le système si cohérent de Vaux par le redoublement de la grande étoile du parc : une grille embrassée par deux systèmes en étoile, l'un à cinq branches formant arrivée, l'autre trouant l'épaisseur de la forêt, décrivant l'horizon des jardins à environ trois kilomètres. Le système rayonnant prend en charge les relations fondamentales qui manifestent le site comme une totalité. A partir de là découle toute une hiérarchie d'allées, de routes et de voies qu'au besoin on saura souligner par l'iconographie à la faveur d'un programme d'illustration symbolique³⁶⁷. L'infini est mis en scène dans toutes les directions : au-delà du Grand Canal, au-delà de la pièce d'eau des Suisses, au bout de chacune des avenues du côté de la ville. Le « jardin à la française » est le théâtre où se diffuse, de manière d'autant plus complexe que son étendue est mieux contrôlée par un puissant dispositif perspectif, le spectacle multiple que l'aristocratie et la cour plus tard s'offrent à elle-même pour saisir ses mythes, ses valeurs et sa culture³⁶⁸.

La structure urbaine de la partie « ville » est constituée, au niveau spatial, symbolique, fonctionnel, autour de trois larges voies en trident (l'avenue de Sceaux, 70 m ; l'avenue de Saint-Cloud, 78 m ; et l'avenue de Paris, 93,6 m), tracées par Le Nôtre semble-t-il. Si la première est une nouvelle qui est en fait le chemin de nulle part et n'étant là que pour la symétrie, les autres sont créées à partir des chemins existants. Sur le plan de 1660, on a vu le morceau de l'avenue de Paris, comme l'accès du château existant, et le chemin assure la liaison entre le château et Paris par Avray, Boulogne, Saint-Cloud. Les trois convergent sur le château et s'articulent avec le dernier par une « place d'Armes », qui rappellent le modèle de la ville de la Renaissance, celle-ci est connectée à l'espace royal par trois cours successives : celle où on installera la statue de Louis XIV, l'avant-cour et la cour de marbre. Pour certains chercheurs, le trident versaillais a son modèle dans le celui de la place du Peuple à Rome (mise en place par Jules II entre 1503 et 1515). Le trident versaillais opère une double transformation du modèle romain : d'une figure partielle, qui ne prétend pas structurer toute la ville mais qui se combine avec d'autres figures, il fait une figure globale ; ensuite il change la nature des voies, par un saut dimensionnel et en les traitant comme des allées d'arbres, c'est-à-dire qu'il leur donne une organisation propre, indépendamment des bâtiments qui pourraient les border ou du paysage qu'elles traversent³⁶⁹.

Si le triangle central délimité par le trident (plus de 100 hectares), est réservé aux bâtiments importants, les quartiers d'habitation bourgeois et commerçants, qui se localisent de part et d'autre de ce groupe de trois avenues, sont créés de manière évolutive, la « *ville par fragments* » que propose Jean Castex. Ils se font pendant avec les mêmes composants : l'église, les places, dont une pour le marché, le quadrillage, mais fonctionnent pratiquement de façon autonome, comme deux « villes », sous le signe du tissu urbain en parcelles et îlots. La ville de Versailles a été conçue en référence aux derniers outils mis en place depuis le début du siècle pour intervenir sur l'espace urbain de Paris³⁷⁰. Le langage urbain versaillais reprend certaines de qualités de l'urbanisme de la Renaissance et parisien d'Henri IV : régularité, ordonnance, hiérarchie, symétrie, prévision, et surtout interprète du modèle à

³⁶⁷ CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *op. cit.*, p. 36.

³⁶⁸ CASTEX Jean, *op. cit.*, p. 352.

³⁶⁹ CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *op. cit.*, p.7. D'autres chercheurs contestent cette hypothèse, comme Antoine de Roux, en raison de la contribution du trident à isoler l'un de l'autre, les deux quartiers de la partie « ville » de Versailles.

³⁷⁰ *Ibid.*, p. 40.

quatre quartiers : à la croisée des deux axes principaux, la place centrale, et dans chaque quartier, une place plus petite. La perception peut également venir des réalisations antérieures qui sont bien adaptées à la variation de ce modèle. Dans la ville princière de Charleville (1608-1620), c'est une adaptation presque identique, le château se situe au centre avec la place ducale et les petites places aux quartiers. Alors que Richelieu, ville du pouvoir « sous-jacent » à la scène politique, montre la possibilité d'avoir deux places centrales égales dans une ville. Ce fait détruit en même temps le rôle centraliste et le commandement de la ville, et les réserve exclusivement au château à proximité. Cette manière d'adaptation se trouve également dans les plans de replanification londonienne après le « Grand incendie » en 1666.

À Versailles, en combinaison avec le trident comme « l'élément existant » créé depuis 1662, l'adaptation doit se faire à la multiplication de ce modèle à la manière interférente. La structure de la Ville Neuve résulte de l'interférence de deux systèmes autour de deux places, la grande place destinée au marché, l'autre destinée à la chapelle comme le modèle de la ville espagnole. C'est idem pour le Parc-aux-Cerfs. Mais la structure urbaine du quartier des Près n'est qu'en simple damier, qui forme des îlots plus petits que ceux des deux précédents. La composition de la Ville Neuve, que la lettre royale 1671 définit « depuis la Pompe jusqu'à la ferme de Clagny » mais il s'agrandira beaucoup³⁷¹, repose sur un quadrillage principal composé de mailles carrées accolées, de près de 200 m de côté. Un découpage secondaire divise les mailles suivant un ou deux de leurs axes auxquels on fait correspondre ceux des rues dont la largeur est fixée par une redivision régulière de la maille³⁷².

Comme à Richelieu, le plan de Versailles marque bien les différents secteurs en projetant sur le sol les différences sociales. Les bourgeois habitent de part de d'autre de la rue axiale de Richelieu, mais à Versailles sur les trois avenues du trident. Le reste de la population se localise ensuite dans les rues³⁷³. De plus, à Versailles, la correspondance stricte du type d'habitation avec le range social se double d'une partition du sol qui place à distance croissance du roi, les nobles, puis les bourgeois et, enfin, artisans et commerçants. Les intervalles servent à tenir les distances entre ces groupes. Si l'unité de base du découpage parcellaire est le « pavillon », bloc carré de 16 m par 16 m, l'habitation comprend trois types architecturaux, le pavillon, la maison bourgeoise, la maisonnette d'artisan à la « cité-jardin »³⁷⁴. Deux documents de la Maison du Roi (01860 et 01861, Archives Nationales) montrent les lots et donnent les noms de ceux à qui ils sont attribués. Sur l'avenue de Saint-Cloud, à gauche à partir du château, on trouve successivement les hôtels de MM. Le Prince (de Condé), de Turenne, de Grammont, de Villacerf, Du Plessis, de La Feuillade, de Nogent, de La Motte, d'Aumont, de La Vieuville, de Marcillac, de Gesvres ; sur l'avenue de Sceaux, à droite et dans le même ordre, le pavillon du Roi, celui de la Reine, les hôtels de Coislin, d'Anjou, de Luxembourg, de La Vallière, de Roquelaure, de l'Extraordinaire des Guerres, de Guise, de M.M. des Bâtiments, des Fermes Réunies, des Receveurs Généraux de la Marine, des Fermes du Domaine. Ainsi, aux abords immédiats du château, sur la « place d'Armes » même, les deux pavillons du Roi et de la Reine font face à ceux de Condé et de Turenne. On notera aussi que l'avenue de Sceaux reçoit plusieurs ministères, tandis que celle de Saint-Cloud est exclusivement résidentielle³⁷⁵.

Au point de départ, Versailles commet un double éloignement : elle prend ses distances avec Paris, elle rompt avec la tradition. À l'arrivée, et cela est très sensible dès 1685 avec le projet du Parc-aux-Cerfs, la ville construite a si bien pris ses distances par rapport à la cité-jardin

³⁷¹ LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *op. cit.*, p. 92.

³⁷² *Ibid.*, p. 64.

³⁷³ CASTEX Jean, *op. cit.*, p. 360.

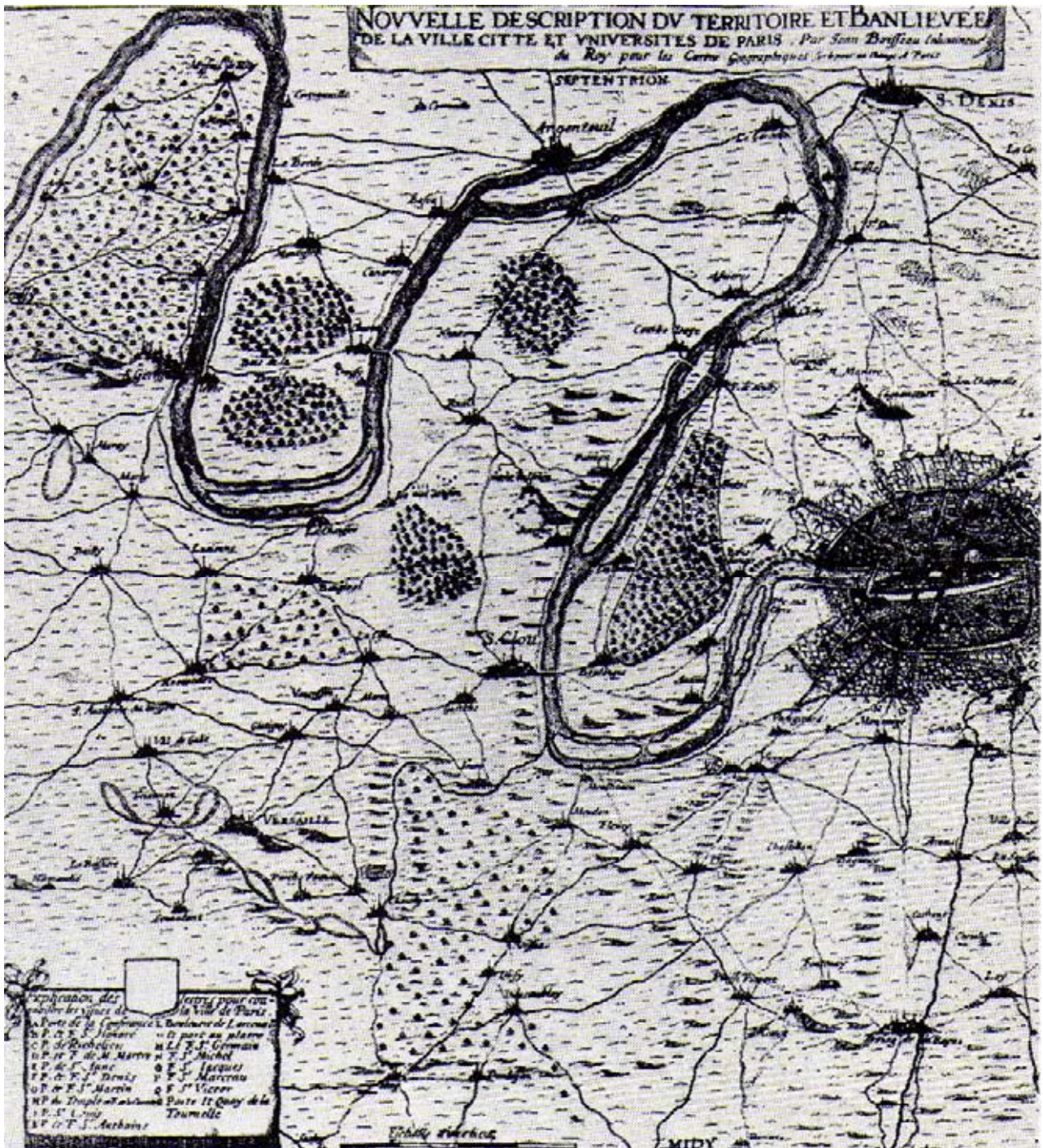
³⁷⁴ *Ibid.*, p. 363.

³⁷⁵ LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *op. cit.*, p. 92.

qu'elle a renoué avec la tradition et qu'elle tend à se confondre avec elle³⁷⁶. Versailles a été en son temps une révolution dans la manière de concevoir et de faire la ville. Les quartiers ont été conçus comme des villes ouvertes, sans fortifications mais aussi sans clôture. Surtout, parce que le développement urbain de la ville royale ne pouvait pas être séparé de celui d'un immense ensemble - château, parc, voies d'accès, deux villes - lui-même totalement ouvert. Enfin, le changement d'échelle est considérable. Les avenues n'avaient pas été tracées pour être le support d'une ville. Elles ont cependant servi d'épine dorsale à son organisation. La planification par approches successives a su intégrer des quartiers totalement autonomes dans une structure d'avenir. Le plan directeur de Versailles, informulé mais réel, a posé les prémices d'un débat jamais clos : comment planifier le développement urbain³⁷⁷.

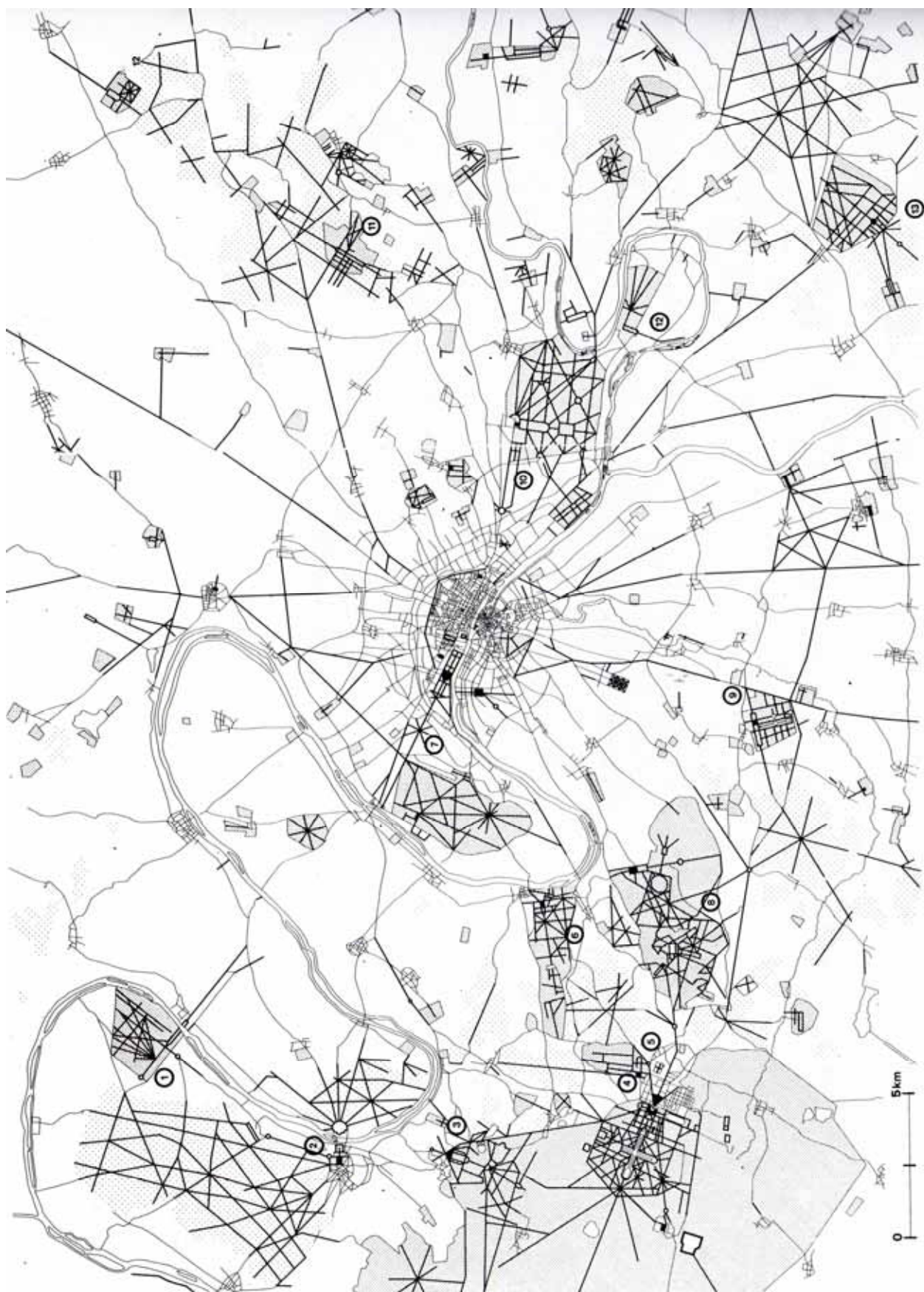
³⁷⁶ CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERAI Philippe, *op. cit.*, p.48.

³⁷⁷ ROUX Antoine de, *op.cit.*, p. 140.



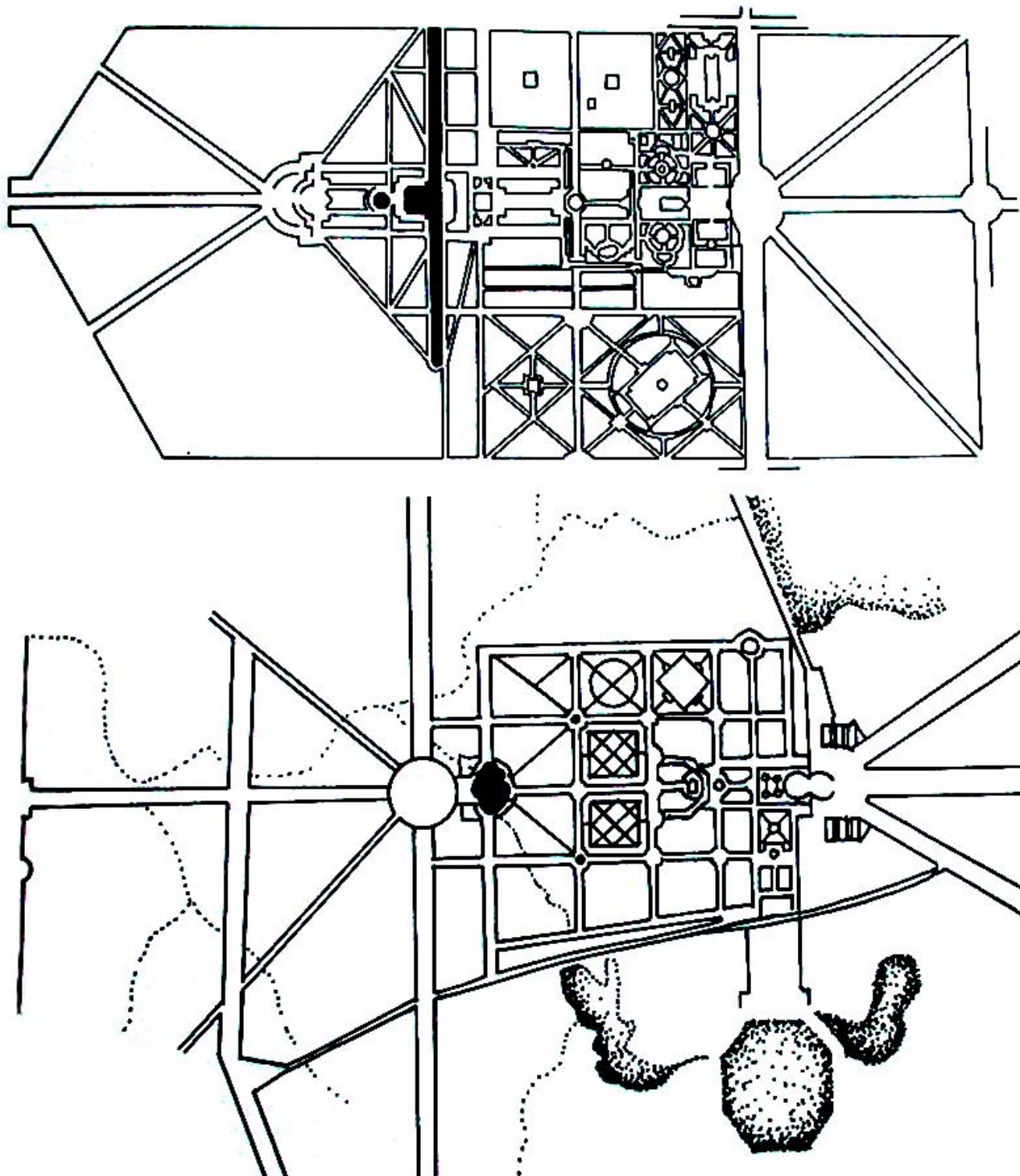
I.2-24. Plan de la région de Paris, avant la fondation de Versailles par Louis XIV [carte de Jean Boisseau].

Source : LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *L'Urbanisme à l'époque moderne : 16e-18e siècles*, éd. Arts et métiers graphiques, Paris, 1982, Pl.LXXIX.



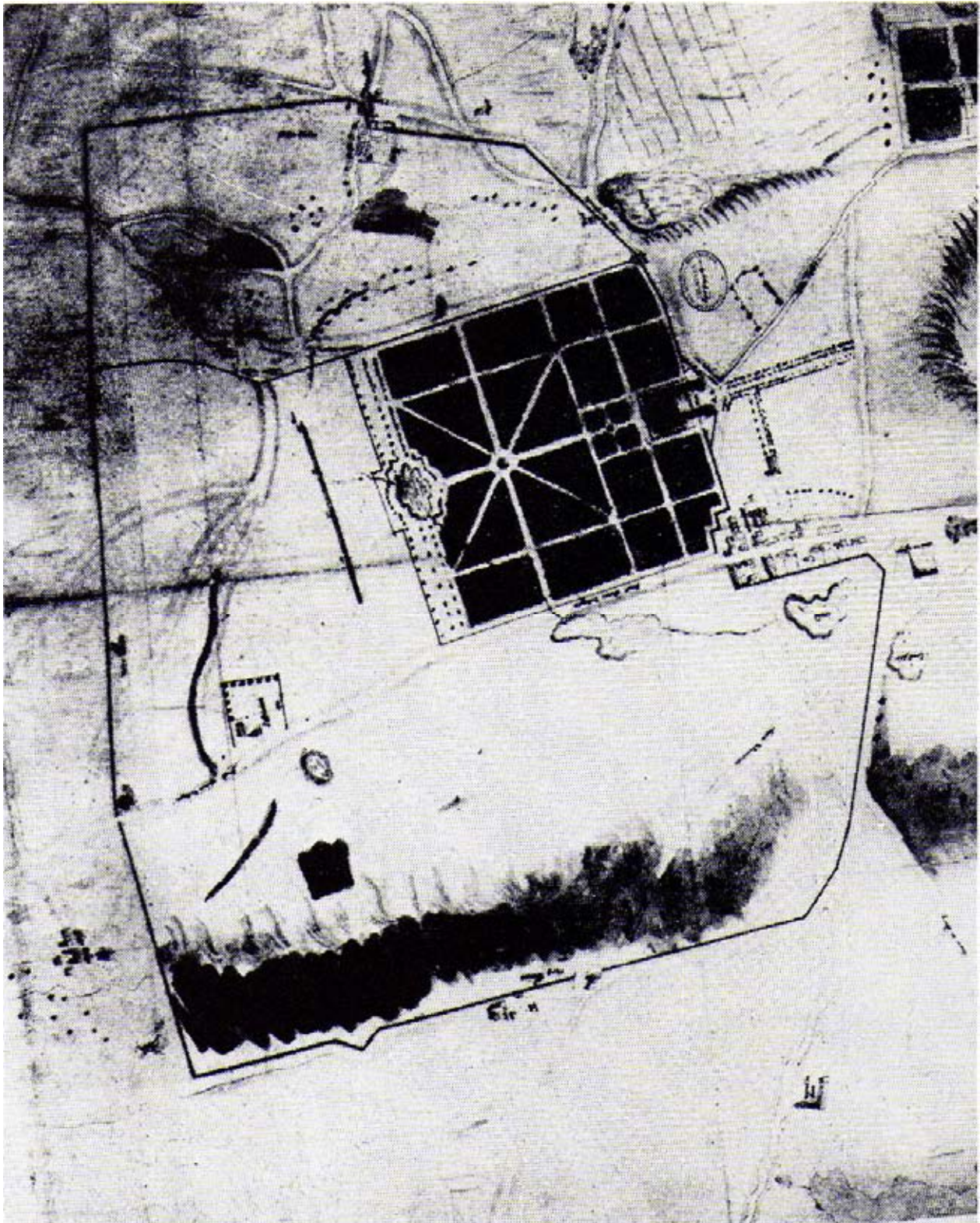
I.2-25. Plan de la région de Paris au milieu du XVIII, une nouvelle culture urbaine pour le monde rural.

Source : BENEVOLO Leonardo (traduit de l'italien par Catherine Peyre), *Histoire de la ville*, éd. Parenthèses, Marseille, 1983, p. 334.



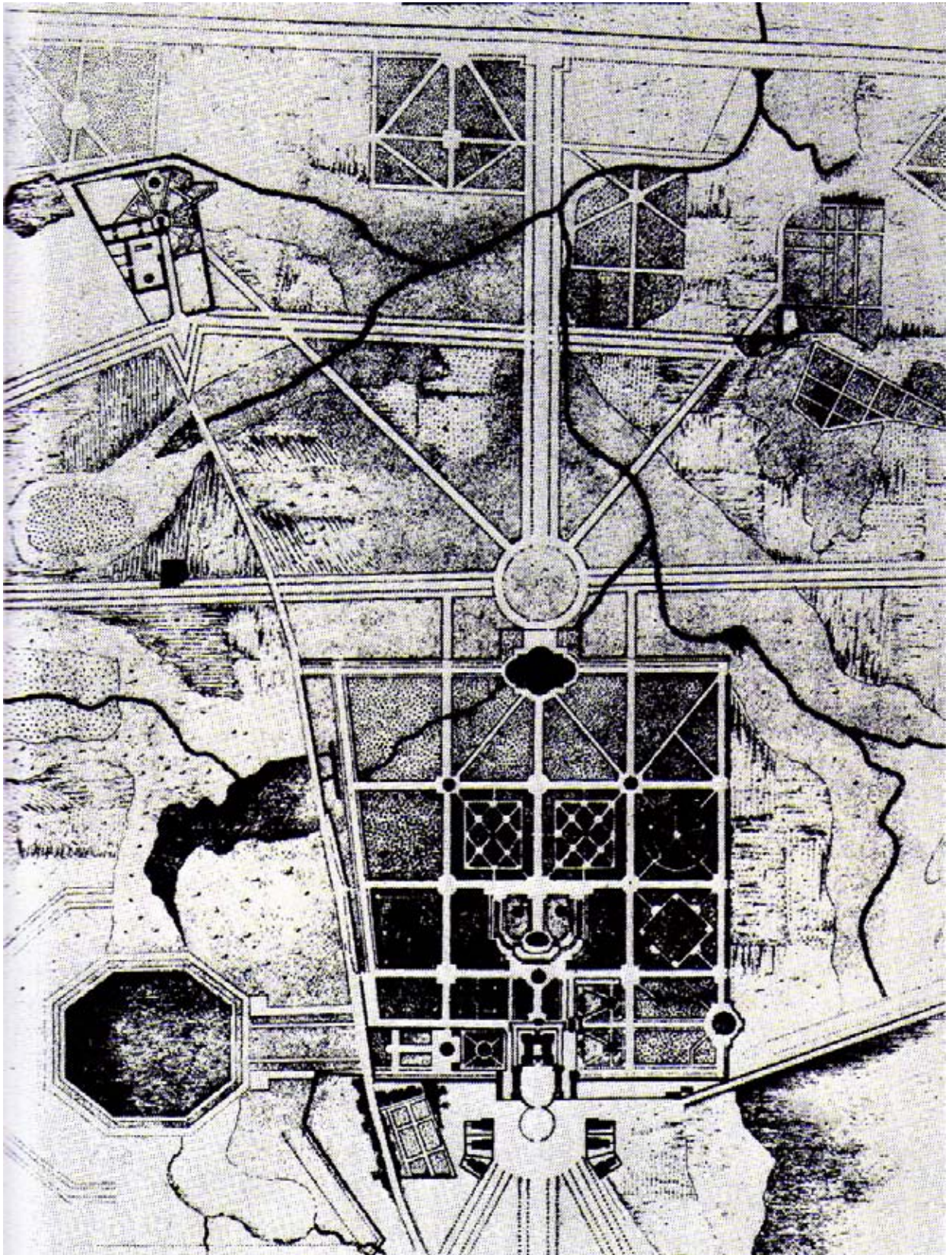
I.2-26. Le premier Versailles (d'après la gravure de La Pointe en 1662) et son modèle, Vaux-le-Vicomte (inauguré en 1661).

Source : CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERA Philippe (avec la collaboration de Katherine Burlen et Catherine Furet), *Lecture d'une ville : Versailles*, éd. du Moniteur, Paris, 1980, p. 35.



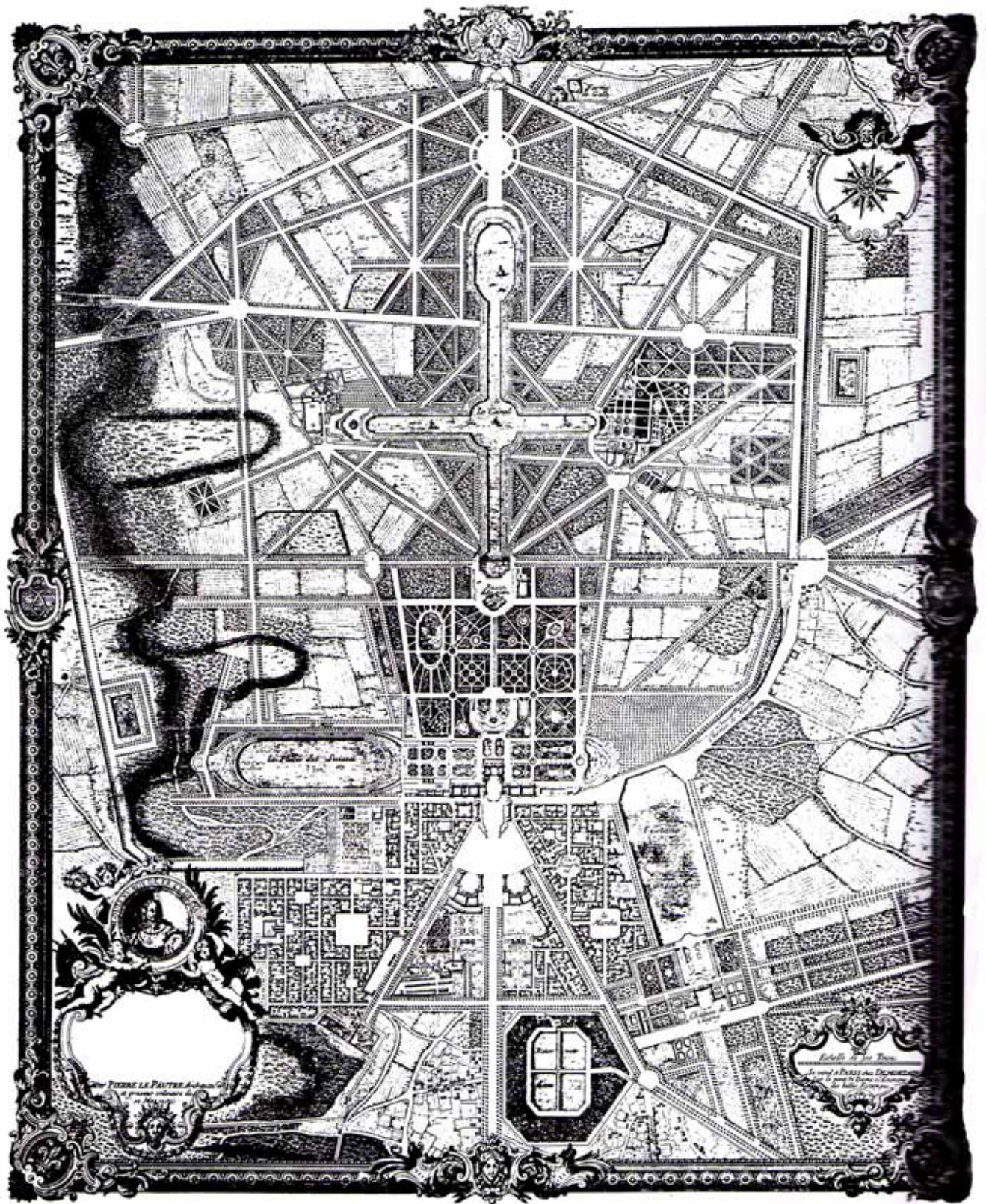
I.2-27. Domaine de Versailles au premier temps sous le règne de Louis XIV.

Source : LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *L'Urbanisme à l'époque moderne : 16e-18e siècles*, éd. Arts et métiers graphiques, Paris, 1982, Pl.LXXIX.



I.2-28. Plan du premier Versailles, d'après la gravure de La Pointe, 1662.

Source : LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *L'Urbanisme à l'époque moderne : 16e-18e siècles*, éd. Arts et métiers graphiques, Paris, 1982, Pl.LXXIX.



I.2-29. Plan de Versailles à la fin du règne de Louis XIV.

Source : BENEVOLO Leonardo (traduit de l'italien par Catherine Peyre), *Histoire de la ville*, éd. Parenthèses, Marseille, 1983, p. 334.

3. Les villes romaines

Pendant une douzaine de siècle³⁷⁸, les Romains bâtissent le plus long empire et peut-être le plus important du monde, au niveau de la dissémination de la société urbaine, à partir de Rome, un petit village au bord du Tibre, à la frontière du territoire étrusque et du territoire latin colonisé par les Grecs. Pour la Gaule, par exemple, Jullian évaluait la population urbaine égale de 30% à 40% de la population totale, au IIe siècle, à l'apogée de la civilisation romaine³⁷⁹. Pour la première fois dans l'histoire humaine, les Romains effectuent sur l'ensemble du monde méditerranéen une série d'interventions, remarquables moins par la nouveauté des techniques que par leur mise en œuvre régulière et uniforme des ouvrages de construction sur une très vaste échelle, pour lesquels, Goethe (en *Voyage en Italie*) les compare à « *une seconde nature qui œuvre à des fins de civilisations* ». Ces ouvrages sont en effet semblables aux objets naturels par la grandeur, la simplicité et la répétition des mêmes motifs élémentaires³⁸⁰. Cette « *seconde nature* », en complétant les villes existantes « romanisées », est composée essentiellement de nombreuses agglomérations humaines, de colonies civiles et militaires, reliées et liées à Rome par un réseau complet d'infrastructures de grande qualité : les routes, les ponts, les aqueducs, les lignes fortifiées,... assurant le fonctionnement d'un grand empire, autour de son centre de pouvoir - l'*Urbs* - « la ville d'entre toutes les villes ». Anciennement ville-état royale, Rome devient une ville-état république³⁸¹ depuis la fin du VIe siècle avant J.-C, et par la suite ville-état impériale un peu avant notre ère. Reproduction de Rome, ces colonies ne représentent pas seulement un certain nombre de commodités matérielles, elles sont surtout le symbole omniprésent d'un système religieux, social et politique qui constituait l'armature même de la romanité³⁸².

Il faut définir dans un premier temps les colonies par rapport à l'organisation territoriale et à la catégorie juridique dans le système administratif imposé par Rome. Celle-ci avec son *ager romanus* est l'unique « Ville » et, par conséquent, unique centre de toute vie officielle. Les autres agglomérations préexistantes, beaucoup en bassin oriental de la Méditerranée, dont la péninsule italienne, fonctionnent soit sous le statut de « municipes » soumis à la « loi municipale », soit sous le statut de « alliés » ou « alliés de nom latin » soumis aux traités particuliers entre ces derniers et Rome. Lorsque le gouvernement romain implante des hommes, en leur distribuant des lots de terre ou pour défendre la frontière, on parle de « colonies » - phénomène homogène dans l'arrière pays du bassin occidental de la Méditerranée. L'autonomie est au niveau géographique, mais le rapport politique entre la métropole et les colonies n'est pas de même nature que dans le monde grec. Les colonies ont leurs institutions locales ; mais, soumises aux ordres et au contrôle du gouvernement central, leur autonomie réelle demeure très restreinte. Il y a les « colonies romaines », pour les citoyens romains détachées de la métropole, ainsi que les « colonies latines »³⁸³ fondées à l'image des premières mais au bénéfice de non-citoyens. Dans les « provinces » conquises où, tout, êtres humains et biens locaux, appartiennent à Rome, les colonies sont soumises à la « loi de la province »³⁸⁴ donc le pouvoir central est incarné par un gouverneur toute-puissance.

³⁷⁸ Si on compte depuis la création de Rome à la dissolution de l'Empire romain d'Occident en 476.

³⁷⁹ Cité in LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes, op.cit.*, p. 44.

³⁸⁰ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, pp. 124-125.

³⁸¹ Une constitution qui participe à la fois des avantages de la monarchie, de l'aristocratie et de la démocratie.

³⁸² GRIMAL Pierre, *op.cit.*, p. 7.

³⁸³ La colonie romaine, peuplée de citoyens romains, s'organise comme « municipes » de droit romain, avec ses magistrats et ses notables équivalent du sénat romain. Ses habitants libres des générations suivantes sont automatiquement citoyens romains. La colonie latine, fondée par la Ligue latine jusqu'à sa dissolution en 338 av. J.-C., par Rome ensuite, a une population mélangée de citoyens romains et de citoyens latins. Elle forme un « municipes » de droit latin, ses générations suivantes héritent de la citoyenneté latine, même si elles sont d'origine romaine, et disposent donc de droits civiques inférieurs à ceux des habitants d'une colonie romaine.

³⁸⁴ CROUZET Maurice (sous la direction de), AYMARD, AUBOYER Jeannine, *Histoire générale des civilisations, Tom 2. Rome et son empire*, éd. PUF, Paris, 1963, pp. 104-105.

Les colonies assurent plusieurs fonctions et objectifs. Elles sont, selon Virgilio Vercelloni, en fait, les avant-postes d'une conquête globale, les *castra* – camps militaires, et deviennent par la suite, cités au centre d'un territoire définitivement pacifié et romanisé³⁸⁵, comme Ratisbonne et Vienne au bord de Danube. Pierre Grimal les décrit comme ayant pour le but et pour effet de créer des « points stables » à l'intérieur du territoire annexé, en tant que puissants instruments politiques qui assurent la romanisation. Donc les colonies ne sont pas seulement le lieu de refuge ou de plaisir, elles sont les centres sacrés et, ce qui est très voisin, un centre juridique, citons ici Trèves, une des capitales régionales. Léon Homo parle d'un autre aspect, la typologie des colonies. Les premières ont été créées au bénéfice des vétérans. Les deuxièmes en vue du désencombrement de Rome en pleine crise d'habitat à partir dernier siècle de la République, et donc le premier exemple se trouve dans la loi de Saturninus, en 100 av. J.-C. Les dernières sont des colonies proprement civiles, assurant la colonisation de terres agricoles de l'ensemble territorial³⁸⁶. Il faut ajouter en fin les capitales provinciales. Les *villes romaines*, issues de cette diversité des colonies, portent un caractère d'uniformité, grâce au même processus spirituel de fondation et au même modèle urbain et social, « *c'est pour quoi, dans les livres anciens, toutes nos colonies portent le nom d'Urbes, parce qu'elles furent fondées comme la ville de Rome – item conditae et Roma – et voilà pourquoi les colonies sont fondées comme villes* », écrit Varron (*Traité de la langue latine*)³⁸⁷.

Les lieux d'implantation des *villes romaines* doivent répondre à cette diversité fonctionnelle à travers deux manières de les créer, soit un établissement neuf sur un site naturel comme Timgad, soit l'attribution du statut de « colonie » à une bourgade locale géographiquement importante, comme Arles ou Nîmes, et la développer sous le signe de la romanité. Il faut observer la question des lieux à travers trois éléments. D'abord, c'est la diversité géographique autour de la Méditerranée et ses îles. Elle est composée d'une série de péninsules compactes, montagneuses, coupées de plaines importantes : Italie, péninsule des Balkans, Asie Mineure, Afrique du Nord, péninsule Ibérique... Au Sud, la mer est mal séparé de l'immense désert qui s'étend sans interruption du Sahara atlantique vers le désert de Gobi jusqu'aux portes de Pékin. Du Sud de la Tunisie au Sud de la Syrie, ce désert débouche même sur la mer, directement. Le désert est ainsi l'un des visages de la Méditerranée³⁸⁸. Au bassin orientale de la Méditerranée se localisent plusieurs civilisations florissantes anciennement en matière urbaine et dont l'influence se fait sentir même au sein de la culture romaine. Au bassin occidental, les populations celtes ou ibères possèdent bien des *oppida*, des lieux de refuge, généralement établis sur des sites élevés et protégés par des murailles, qui ne constituent pas encore des villes dignes de ce nom³⁸⁹. Un autre élément important, c'est celui de la communication. Avec les moyens fluviaux, la construction de routes qui va de pair avec la conquête des provinces, sert au mouvement des armées, puis aux échanges commerciaux, aux communications administratives régulières, aux répartitions de territoire agricole. Leonardo Benevolo nous montre un réseau complet de routes et de nœuds urbains, dont beaucoup se trouve dans physionomie des villes d'aujourd'hui : Milan, Turin, Florence en Italie et Paris, Londres, Lyon, Nîmes, Cologne, Trèves, Vienne, Cadix...³⁹⁰

« *Les fondateurs allaient-ils, chaque fois, étudier minutieusement, comme font les urbanistes modernes, les conditions géographiques, démographiques, économiques, s'inspirer du climat, de l'exposition, des caractères généraux du site ou de l'arrière-pays ? Tant de précautions*

³⁸⁵ VERCELLONI Virgilio, *op.cit.*, Planche 12.

³⁸⁶ HOMO Léon, *Rome impériale et l'urbanisme dans l'antiquité*, éd. Albin Michel, Paris, (1951), 1971, pp. 534-535.

³⁸⁷ Cité in HOMO Léon, *op.cit.*, p. 25.

³⁸⁸ BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe 2, Tom 1. La part du milieu*, éd. Librairie générale française, 1993, pp. 27-28.

³⁸⁹ GRIMAL Pierre, *op.cit.*, p. 5.

³⁹⁰ LEONARDO Benevolo, *op.cit.*, pp. 124-134.

étaient généralement impossibles. Il fallait aller vite et, une fois déterminé l'emplacement de la ville future, en commencer la construction sans délai. Aussi les fondateurs romains se contentaient-ils d'appliquer un plan simple, toujours le même, et qui avait le mérite d'être aisément compréhensible »³⁹¹. Il convient évidemment de distinguer entre les fondations établies en plaine et celles qui s'accrochent à une acropole. La rigueur du plan schématique doit éventuellement, fléchir devant les nécessités locales : « Si la nature du lieu le permet, nous devons suivre le plan type – rationem –, sinon ce qui s'en rapproche le plus », selon Hygin le gromatique, arpenteur romain (Ie ou Iie siècle) dans son traité *De limitibus constituendis*³⁹².

Ce « plan type », qui doit distribuer l'image de l'*Urbs*, est en effet un modèle évolutif. Il progresse de l'application à la théorisation ; de l'acte de fondation à vocation spirituelle à la formation des doctrines urbaines, en passant par le programme complet des services municipaux et de la gestion urbaine. Ce progrès correspond à trois étapes d'évolution de la civilisation romaine: l'origine, l'expansion et l'épanouissement, au cours desquels, Rome et ses reproductions - les *villes romaines* - connurent leur apogée au Ie et Iie siècle de notre ère.

La civilisation étrusque³⁹³ participe directement à l'origine de l'urbanisme romain primitif. Si selon Varron, « la fondation des villes se pratique dans le Latium, comme beaucoup d'autres choses, selon les rites étrusques », et Plutarque, « Romulus s'occupe de bâtir la ville. Il avait fait venir d'Étrurie des hommes qui lui apprirent les cérémonies et les formules qu'il fallait observer comme pour la célébration des mystères »³⁹⁴. Pierre Grimal confirme que Rome, en tant qu'une « ville », est tracée par les colons étrusques un siècle et demi après la date historique légendaire des frères Romulus : « Et la colline étrusque par excellence n'est pas le Palatin, mais le Capitole (appelé officiellement Mons Tarpeius, ou « mont des Tarquins »), et la ville « orientée » et régulière se retrouve précisément, encore reconnaissable, au pied de la colline. C'est au Forum, dans la plaine, que Rome a été fondée. Là, en effet, nous a été conservé le souvenir de quatre portes très anciennes, qui, à l'époque classique, n'avaient plus leur raison d'être, mais témoignent d'un état plus ancien. L'une d'elles s'ouvrait au nord du Forum. C'était la Porte de Janus. Au sud, la Porte Romaine. A l'est, ce que l'on appelait, à l'époque classique, la « Poutre de la Sœur » [...]. A l'ouest, une porte « maudite », [...] la « Porte ouverte ». Le *decumanus* était formé par la rue qui deviendra plus tard la Voie sacrée, le *cardo*, par une voie transversale qui, à l'époque classique, se trouva prolongée, au nord par l'Argilète et, au sud, par la « Rue des Etrusques », le *Vicus Tuscus* »³⁹⁵. Cette méthode de fondation de la ville orientée et régulière, empruntée par Rome aux Étrusques, sera pratiquée normalement par la suite pour l'établissement des colonies romaines.

Cette méthode de fondation réclame théoriquement deux niveaux. Le premier est l'acte de fondation à vocation spirituelle : de la cérémonie dédiée au sol du lieu d'implantation, à l'établissement des traces primitives de la ville en créant la ville orientée. Le deuxième concerne l'installation de la structure de voirie, de manière géométrique pure, en créant la ville régulière. Celle-ci, comme son créateur étrusque influencé par le modèle des villes ioniques selon Pierre Grimal, porte les caractères de ce dernier : « La « manière » des Ioniens

³⁹¹ GRIMAL Pierre, *op.cit.*, p. 17-18.

³⁹² Cité in HOMO Léon, *op. cit.*, p. 25.

³⁹³ Selon Léon Homo, venus d'Orient à la fin du XIe siècle av. J.-C., les Étrusques représentent un principe nouveau, la conception urbaine, qui, dans ses lignes essentielles, ils la doivent à leur patrie d'origine : l'Égypte et l'Orient leur ont donné le caractère religieux qui s'attache à la création des villes ; l'Égypte et l'Assyrie, les méthodes de l'orientation et de la limitation ; le monde oriental, dans son ensemble, la technique de pierre et les réalisations particulières de l'arc et de la voûte. Ces origines se traduisent dans l'urbanisme étrusque sous la forme de deux éléments concrets : le rite de la fondation des villes, les techniques de construction, *op.cit.*, p. 24.

³⁹⁴ *Ibid.*, *op. cit.*, p. 24.

³⁹⁵ GRIMAL Pierre, *op.cit.*, pp. 38-39.

était liée à un plan de ville défini, régulièrement dessiné, établi sur un réseau de rues parallèles et perpendiculaires, découpant des *insulae*, des îlots de surface égale et de proportion semblables ; elle était consciemment reconnue comme « ionienne » par les anciens et il n'y a pas lieu de mettre en doute cette attribution »³⁹⁶. Mais il faut savoir que toutes les villes étrusques ne sont pas construites de cette manière régulière.

Si Pierre Grimal et Léon Homo précisent que la fondation d'une ville présente, chez les Étrusques et les Romains, deux caractères fondamentaux : *c'est un acte religieux, c'est un acte volontaire*. Cependant le premier ne garantit pas que ces deux villes, *orientée* et *régulière*, soient primitivement liées. Mais Léon Home s'inscrit dans la pratique de la défense, de l'implantation et de l'assurance que des lots attribués à chacun sont comparables, ce qui satisfait l'esprit d'égalité qui anime les citoyens romains. Un seul trait est commun, la détermination de deux axes orientés suivant les « lignes de force » de l'univers : l'un est orienté du nord au sud, qui porte le nom de *cardo* (ce qui signifie « pivot », ou « gond de porte », car il suit la ligne idéale autour de laquelle semble pivoter la voûte céleste) ; l'axe est-ouest est le *decumanus*³⁹⁷.

Selon Pierre Grimal, lors de la fondation, le fondateur détermine d'abord l'emplacement à donner au centre de la ville future. En ce point, où se croiseront *decumanus* et *cardo*, il pose le *groma*, instrument destiné à déterminer, par visée, la ligne du *decumanus*. Pour cela, il commence par repérer le soleil à son lever, *ce qui donne l'orient vrai à la date de la fondation*. Il est aisé ensuite de tracer le *cardo*, en élevant la perpendiculaire à partir du point de station. On mesure sur les deux axes ainsi obtenus des distances égales à partir de leur intersection, selon la superficie que l'on entend donner à la colonie. Là s'ouvriront les portes principales. Le tracé de l'enceinte matérialisera simplement le carré dont *cardo* et *decumanus* sont les médianes. La ville aura donc quatre portes, une à chacun des points cardinaux. On obtiendra ainsi des *decumani* et des *cardines* secondaires, respectivement parallèles aux deux axes principaux. Les îlots délimités de la sorte (les « cases » de l'échiquier) seront partagés entre les habitants, selon leur rang et leur fonction. Pour la ville *orientée*, le sol même de la ville est consacré aux dieux, et constitue un lieu sacré, irremplaçable et immuable, annoncé par trois actes du rituel – trois traces primitives pour le commencement d'une ville future, réalisées par le fondateur lui-même. Ce dernier trace un sillon tout autour de la ville future, là où doivent s'élever les remparts, à l'emplacement prévu pour les portes, le fondateur soulève le soc, afin de ménager un accès libre de toute consécration. Une fois le fondateur revenu à son point de départ, la ville est virtuellement fondée. Il a pour but de figurer la ville future, autour de laquelle la charrue de bronze dessine une ligne de protection magique par les divinités, qui prennent possession du fossé et le rendent religieusement infranchissable. Ce rituel de délimitation du territoire urbain se complétait par deux autres, qui sont tous deux des rituels de consécration : un point central de la ville future creusée en une fosse circulaire, appelée *mundus* (peut-être parce qu'elle est censée reproduire le dessin de la voûte céleste, qui portait ce nom), et où l'on déposait des offrandes « à Ceux d'En Bas ». Le dernier rite avait pour but de placer la ville future sous la protection des dieux d'En Haut - d'une triade composée de Jupiter, Junon et Minerve, recevant un temple commun qui constituait le Capitole (c'est-à-dire la Tête) de la ville, qui doit être placé sur un point haut, afin que ses hôtes divins puissent embrasser du regard la plus grande surface possible de la cité. Lorsqu'il est impossible de poser le Capitole au sommet d'une colline, on le dresse sur un haut podium, une terrasse artificielle qui en tenait lieu. Le plus souvent, ce Capitole était construit en bordure de la place principale, au centre même de la colonie³⁹⁸.

³⁹⁶ MARTIN Roland, *L'Urbanisme dans la Grèce antique*, éd. A. & J. Picard & Cie, Paris, p. 97.

³⁹⁷ GRIMAL Pierre, *op.cit.*, pp. 21-22.

³⁹⁸ *Ibid.*, pp. 18-19.

Selon Homo Léon, la fondation d'une ville future comporte plusieurs actes successifs : l'*inauguratio*, l'*orientatio*, la *limitatio*, la fixation de l'emplacement pour les édifices publics, la *consecratio*. Pour l'*inauguratio*, l'augure détermine sur le sol un espace carré ou *templum*, en vue de la consultation des présages. Cette opération a pour but de connaître la volonté des dieux relativement au jour où doit avoir lieu l'opération suivante, le tracé des limites de la ville. *Orientatio* détermine le *decumanus*, le *cardo*, et le centre de la ville. *Limitatio* comprend deux parties, la limitation extérieure, la limitation intérieure. La première consiste essentiellement dans le tracé du sillon périmétrique, le *sulcus primigenius*. Toute la terre rejetée vers l'intérieur constitue le mur fortifié et détermine le *pomerium*, espace à l'intérieur duquel les magistrats ont le droit de consulter les auspices, où défense est faite d'enterrer les morts et de laisser pénétrer les dieux étrangers, limite religieuse de la cité. Tout le long du *pomerium*, au-dedans comme au-dehors, subsiste une zone libre à la fois de constructions et de cultures. La limitation intérieure a pour objet la détermination du plan de la ville. Viennent enfin la fixation des lieux pour la place — le Forum — et les édifices publics, religieux ou civils, et la *consecratio*, un acte religieux, qui consistait essentiellement en prières et en sacrifices, et où les pontifes jouaient le principal rôle. On peut dire que l'essentiel du modèle étrusque s'annonce dans le concept d'univers : le rapport entre la terre et le soleil, incarnée sur le sol par le binôme *decumanus - cardo*, que confirme Hygin le grammatique, arpenteur romain, cité par Homo Léon :

« Parmi tous les rites des mesures, la constitution des limites est, selon la tradition, la plus éminente. Elle a en effet une origine céleste et une continuité perpétuelle, un plan maniable pour ceux qui divisent, une belle allure de formes, une plaisante délimitation des champs. Les limites ne sont pas établies sans tenir compte du monde, puisque les décimant sont tracés selon la course du soleil, les *kardines* selon l'axe du pôle. Ce type de mesures a sa première origine chez les haruspices étrusques; ceux-ci ont divisé le cercle des terres selon la course du soleil, appelant droite celle qui était placée sous le septentrion, gauche, celle qui était au midi de la terre, de l'orient au couchant, parce que là tendent le soleil et la lune. Ils menèrent une autre ligne du sud au nord et appelèrent, par rapport à la ligne médiane, *antica* ce qui était au-delà, *postica* ce qui était en deçà. De là vient que l'on applique la même disposition aux temples. D'après cet exemple, les anciens comprirent les mesures des champs dans des lignes perpendiculaires. Tout d'abord ils établirent deux lignes, l'une qui de l'orient se dirigeait vers l'occident et qu'ils appelèrent *duo-decimanus*, parce qu'elle divise la terre en deux parties et c'est d'après elle que tout territoire est nommé, l'autre du sud au nord qu'ils appelèrent *kardo*, ou pôle du monde. Ils donnèrent ensuite au *duodecimanus* le nom de *Decimanus*. Pourquoi de dix plutôt que de deux? Pour la même raison que nous disons *dipondium* pour *duopondium* et tandis que les anciens disaient *duoviginti*, nous disons maintenant *viginti*; de même *duo-decimanus* est devenu *decimanus* »³⁹⁹.

Si souvent la ville, fondée en période de conquête, au milieu d'une province encore turbulente, est entourée de murailles, selon Leonardo Benovolo, tous les types de colonies romaines : les villes, les terrains agricoles (*centuriationes*), les camps militaires (*castra*) doivent théoriquement être tracées par le même système : le *decumanus maximus* et le *cardo maximus*, les *decumani* et les *cardines*, donc les deux premiers qui sont aussi les deux voies principales de la ville. Leur croisée est le centre idéal de la ville où théoriquement doit s'installer le Forum - le centre civil de la société romaine, et pour une ville idéale, les deux axes urbains doivent coïncider avec ceux des terrains agricoles : « le textes anciens considèrent comme le plus favorable le cas où les deux axes de l'organisation territoriale coïncident avec les deux axes de la ville : dans ce cas, en effet, les voies rurales qui partent des portes de la ville sont le prolongement des voies urbaines ». Mais sans doute les

³⁹⁹ HOMO Léon, *op.cit.*, p. 25.

conditions de la topographie locale ne permettaient pas toujours l'application d'un schéma aussi régulier, mais il existait, avec la théorie des accommodements, du moins il fallait tenir dans toute la mesure du possible à respecter le principe, comme témoigne toujours Leonardo Benevolo. La différence d'échelle rend la grille urbaine conceptuellement distincte de la grille territoriale (dans la culture classique les différences quantitatives importantes deviennent toujours des différences qualitatives). En effet, dans certains cas, la ville et le lotissement de la campagne sont réalisés ensemble, et les axes routiers, dans d'autres cas ils sont réalisés à des époques différentes, et les deux grilles peuvent alors être orientées différemment. Sur un terrain incliné, les *decumani* sont disposés horizontalement, et les *cardines* selon les lignes de plus grande pente ; le long d'un fleuve ou du littoral, les *decumani* sont parallèles au rivage, les *cardines* perpendiculaires. Naturellement la grille urbaine est plus souple et plus variable que celle du territoire ; les îlots – carrés ou rectangulaires mais approchant toujours le carré – ont des dimensions variant de 70x70 mètres à 150x150 mètres ; la régularité de la grille est souvent interrompue par des rues courbes, en particulier pour les raccorder à des ponts construits en des points obligés ; un ou plusieurs îlots centraux peuvent être modifiés ou supprimés pour faire place au forum et aux autres édifices publics. Le périmètre, défendu par les murs d'enceinte, forme habituellement un rectangle qui enveloppe un bloc compact d'îlots. A la périphérie, immédiatement à l'intérieur ou à l'extérieur des murs d'enceinte, se trouve l'amphithéâtre »⁴⁰⁰.

Cette philosophie évolutive est plus importante dans le cas où les colonies fondées sur les bourgades provinciales existantes, explique Leonardo Benevolo: « *D'autres colonies et d'autres villes sont au contraire d'origine civile, et certaines ont été fondées avant que les Romains n'établissent les règles concernant la disposition des camps. Par conséquent, les villes romaines tracées selon un plan régulier, d'origine militaire ou civile, doivent être considérées comme une application à l'échelle urbaine de la méthode générale appliquée pour la centuriatio, c'est-à-dire comme la continuation simplifiée et standardisée de la pratique hippodaméenne diffusée dans le monde hellénistique* »⁴⁰¹. Ce sont, peut-être les cas de Nîmes et d'Arles, où il existe déjà des bourgades sédimentaires avant la fondation des *villes romaines*. Nîmes était une des villes les plus grandes de l'empire, fondée sur une vallée fertile de la *centuriatione* dédiée aux vétérans romains créée par Auguste, sous la direction du général Marcus Vipsanius Agrippa en l'an 27 av. J.-C., tandis que Arles, « petite Rome gauloise » éditée par Jules César comme une colonie sous le droit romain en l'an 46 av. J.-C., se trouvait au croisement de la voie terrestre d'Italie-Espagne et du Rhône, axe fluvial majeur mettant en relation la Méditerranée et l'est de la Gaule, ainsi que le Nord de l'Europe⁴⁰². Mais si selon Pierre Lavedan, une bonne moitié des villes françaises actuelles sont des créations romaines⁴⁰³, Christian Goudineau estime qu'aucune des *villes romaines* en France ne sont organisées selon ces deux voies principales, le *decumanus*, le *cardo* et à leur croisée se trouve le Forum, même si « *d'avoir décelé un carroyage typique de la ville gallo-romaine* » et « *les manuels nous ont inculqué des idées fortes qui vont en ce sens* », pour cet auteur, ce système s'applique aux axes des *centuriations* rurales⁴⁰⁴. Quant à Pierre Grimal, il insiste sur les édifices publics locaux dans la structure romaine, pour lesquels, il multiplie des exemples, prouvant que l'urbanisme romain, malgré sa rigidité apparente, sait s'adapter aux besoins spirituels des populations locales. Les cités gallo-romaines, malheureusement moins bien

⁴⁰⁰ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, pp.133-134.

⁴⁰¹ *Ibid.*, p. 133.

⁴⁰² COULON Gérard, GOLVIN Jean-Claude, *Voyage en Gaule romaine*, éd. Actes Sud-Errance, Paris, 2002, p. 185.

⁴⁰³ LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes, op.cit.*, p. 20.

⁴⁰⁴ DUBY Georges (sous la direction de), *Histoire de la France urbaine, Tom 1 : La ville antique, des origines au IX^e siècle*, éd. du Seuil, Paris, 1980, pp. 268- 269.

connues que les villes d'Afrique romaine, possèdent, elles aussi, des édifices religieux de style local⁴⁰⁵.

Si Rome est née autour de son Forum, de même, toute cité provinciale possède, en son centre, une place autour de laquelle, se concentrent toutes les activités du commerce et de la vie publique, donc à la rigueur, il suffit d'un Forum pour former une cité. Mais jusqu'à la fin de la République, l'urbanisme romain resta fort en retard non seulement sur celui des villes orientales mais aussi sur les villes d'Italie méridionales où se trouvent les anciennes colonies grecques. C'est seulement en 54 av .J.-C., qu'est inauguré le premier théâtre de pierre construit à Rome⁴⁰⁶. C'est, alors, dans son expansion vers le monde hellénique que le pouvoir romain trouve son programme complet des services municipaux pour Rome, centre de la méditerranée et du monde, et ses colonies, comme la confirmation de Pierre Grimal : « *Au début du second siècle de notre ère, c'est chose faite. Le retard sur l'Orient est largement rattrapé. Rome est vraiment devenue la « reine des villes ». Elle peut servir de modèle aux innombrables cités provinciales qui, en Occident, prospèrent, à l'abri de la paix romaine* ». En effet, selon Léon Homo, au point de vue de l'urbanisme, et dans tous les domaines, Rome depuis le IIe siècle s'équipe systématiquement sur le type hellénistique. Venant moins des villes grecques classiques de la Grèce propre ou de l'Italie du Sud que des grandes villes hellénistiques neuves de l'Asie — Pergame, Antioche, Alexandrie, ces dernières apportent aux Romains le modèle des édifices publics : basilique, temples, hôtel de ville, portiques, marché, des arcs à deux ou quatre passages au croisement des rues principales, des gymnases, des palestres, des théâtres..., ainsi que celui de la circulation et de l'administration d'une grande ville⁴⁰⁷.

Observatrice et pratique, Rome, au IIe siècle av. J.-C., s'approprie les solutions architecturales et édilitaires dégagées par les architectes de l'époque hellénistique, ainsi que des œuvres d'Hippocrate, d'Aristote... et qui, au temps d'Auguste, trouveront leur codification dans le célèbre *De architectura* de Vitruve. Dédié à Auguste (premier Empereur de l'empire romain), un des acteurs importants de la civilisation et de la *ville romaine*, cet ouvrage est l'unique doctrine urbaine, proprement dite, de toute l'Antiquité, dans laquelle, le processus de fondation d'une ville future prend une place centrale et imposé par les questions d'hygiène. Nous citons ci-dessous les extraits essentiels *De architectura*, cités dans l'ouvrage de Léon Homo⁴⁰⁸.

Pour le choix du site :

« *Quand on veut bâtir une ville, la première chose qu'il faut faire est de choisir un lieu sain. Or ce lieu doit être élevé. Il faut en outre qu'il ne soit pas sujet aux brouillards, ni aux brumes, ni aux givres, et qu'il regarde vers des régions du ciel ni brûlantes ni froides, mais tempérées. De plus, il ne doit pas être dans le voisinage des marécages, car il y aurait à craindre qu'un lieu où le vent du matin pousserait les vapeurs que le soleil en s'élevant aurait attirées des exhalaisons empoisonnées des bêtes palustres, ne fût pestilentiel. De même, les villes bâties sur le bord de la mer qui regardent vers le midi ou l'occident ne peuvent être saines, parce que, dans les lieux exposés au midi, le soleil durant l'été est fort chaud dès son lever et brûlant à midi, et dans ceux qui sont exposés au couchant, l'air, ne commençant à*

⁴⁰⁵ GRIMAL Pierre, *op.cit.*, p. 73.

⁴⁰⁶ *Ibid.*, p. 47.

⁴⁰⁷ HOMO Léon, *op.cit.*, pp. 56, 60. Pour la législation urbaine dans les villes grecques antique, Cf. au Chapitre III : Règlements d'urbanisme, in MARTIN Roland, *op. cit.*, dans lequel se trouve la législation des constructions, la réglementation des services publics, l'organisation de police et de fonctionnaire assurant le respect des règlements.

⁴⁰⁸ *Ibid.*, p. 20-23.

s'échauffer que quand le soleil se lève, est déjà chaud à midi et très brûlant au coucher du soleil. Aussi ces changements soudains du chaud au froid altèrent considérablement la santé de ceux qui y sont exposés. On a même remarqué que cela est d'importance pour les choses inanimées, car personne n'a jamais fait les fenêtres des celliers du côté du midi ni du couchant, mais bien vers le septentrion, parce que ce côté-là du ciel n'est point sujet au changement, mais demeure continuellement le même... Cela est si vrai que pendant l'été la chaleur affaiblit les corps, non seulement dans les lieux pestilentiels, mais même dans ceux où l'air est le meilleur, et qu'au contraire, en hiver, l'air le plus dangereux ne peut nuire parce que le froid nous affermit et nous fortifie. L'on voit aussi que les habitants des pays froids qui passent en des pays chauds ont de la peine à y demeurer sans devenir malades, et que ceux qui vont habiter les froides régions du septentrion, bien loin de ressentir aucun mal de ce changement, se fortifient. C'est pourquoi il faut avoir grand soin, quand on choisit un lieu pour y bâtir une ville, de fuir celui où les vents chauds ont coutume de souffler... Aussi je crois qu'il faut rappeler et rappeler encore le vieux procédé : nos ancêtres, dans les endroits où ils voulaient bâtir ou camper, commençaient par immoler des animaux qui paissaient d'ordinaire en ces lieux, pour en examiner le foie. Si, après en avoir ouvert et examiné plusieurs, ils en trouvaient de livides et de corrompus, ils en immolaient d'autres, hésitant si les premiers étaient altérés par une maladie ou par un vice du pâturage. Quand ils avaient fait l'essai sur plusieurs et qu'ils avaient reconnu que la nature des foies était ferme et non attaquée par l'eau et le pâturage, alors ils y bâtissaient leurs villes. Si, au contraire, ils trouvaient les foies des animaux généralement gâtés, ils en concluaient que ceux des hommes étaient de même et que les eaux et la nourriture ne pouvaient être bonnes dans ce pays-là. Aussi l'abandonnaient-ils immédiatement pour se transporter ailleurs, cherchant entre autres choses la salubrité ».

« Lorsque, d'après ce qui a été dit, on se sera assuré de la salubrité du lieu où l'on veut fonder une ville et que les contrées auront été choisies abondantes en fruits pour l'alimentation de la population, et lorsque les chaussées, les routes et les commodités de rivières ou bien lorsque les transports maritimes auront assuré la facilité des approvisionnements, il faudra travailler de cette manière aux fondements des tours et des remparts. »

« L'enceinte des murs étant achevée, il faut procéder à la division des terrains dans l'intérieur du mur, à l'orientation des places publiques et des rues d'après la région du ciel — arearum divisiones platearumque et angiportmun ad caeli regionum directiones. On doit éviter d'abord avec soin que les vents n'enfilent directement les rues, parce qu'ils sont toujours nuisibles ou par leur froid qui blesse, ou par leur chaleur qui corrompt, ou par leur humidité qui nuit à la santé. Il faut donc bien prendre garde à ces inconvénients afin de n'y pas tomber, comme il est arrivé à beaucoup de villes... Si l'on s'établit à l'abri des vents, non seulement le lieu sera rendu plus salubre pour les corps valides, mais même si par hasard, sous d'autres mauvaises influences, certaines maladies naissent qui dans le reste des lieux salubres sont traitées par contraires, dans ceux-ci, en raison de l'état d'exclusion des vents, elles se guérissent plus rapidement. » — « Suivant les angles intermédiaires entre deux directions de vents, paraissent devoir être orientés les tracés et des places publiques et des rues. Par ce procédé et par cette division, sera exclue des habitations et des quartiers la violence incommode des vents. En effet, quand les places seront tracées en regard des directions des vents, issus de l'espace ouvert du ciel, l'élan et le souffle répété s'engouffrant dans les gorges des rues se répandront avec des forces plus violentes. C'est pourquoi les orientations des quartiers doivent décliner par rapport aux directions des vents, de telle sorte que ceux-ci, arrivant contre les angles des îlots, se brisent et, étant repoussés, se dissipent. »

Pour l'implantation des édifices publics, théâtres, portiques, promenoirs et bains :

« Il faut que le lieu soit le plus sain possible, ainsi qu'il a été écrit dans le premier livre au sujet des conditions de salubrité pour l'établissement de la ville. En effet, les spectateurs qui restent assis fort longtemps au même endroit avec leurs femmes et leurs enfants seraient incommodés dans leur santé si l'air voisin était corrompu par les vapeurs des marécages ou par d'autres exhalations malsaines. Dans ces circonstances, en effet, les pores de la peau étant dilatés et ouverts par le plaisir, reçoivent bien plus aisément toutes les impressions de l'air. Or, si l'on apporte un grand soin au choix d'un emplacement pour le théâtre, ces inconvénients seront évités. De plus, il faut encore prendre garde que le théâtre ne soit pas exposé au midi car les rayons du soleil enfermés dans l'enceinte du théâtre échaufferaient fortement l'air qui y est arrêté et cet air, ne pouvant être agité, deviendrait si ardent et si enflammé qu'il brûlerait et diminuerait les humeurs du corps. Aussi faut-il spécialement éviter les orientations vicieuses à ces égards et en choisir de salubres. »

« Les espaces découverts qui sont dans l'enclos des portiques seront ornés de verdure, parce que les promenades en plein air ont une grande salubrité. Tout d'abord, salubrité des yeux, car la verdure rend l'air plus subtil et le mouvement ouvre les conduits du corps; ce qui contribue à dissiper les humeurs grossières qui sont autour des yeux, à rendre le rayon visuel délié et la vue pénétrante. Secondement, la chaleur douce qui est excitée par l'exercice consume et attire en dehors les humeurs et généralement tout ce qui est superflu et à charge de la nature. Il sera aisé de juger que cela est vrai, si l'on considère que, des eaux qui sont à couvert et enfermées sous terre, il ne s'élève aucune vapeur, tandis, que, au contraire, dans les lieux découverts et sous le ciel, le soleil attire assez d'humidité pour en former les nuages, de celles qui sont exposées à l'air. Si donc il est prouvé que, dans les lieux découverts, les mauvaises humeurs sont attirées hors du corps, comme les vapeurs le sont hors de la terre, il n'y a point de doute qu'il convienne que des promenades très amples et bien garnies de verdure soient établies dans les cités. »

« Il faut commencer par choisir l'exposition la plus chaude possible, c'est-à-dire celle qui ne regarde ni le septentrion ni l'aquilon. Les caldaria et les tepidaria doivent avoir leurs fenêtres au couchant d'hiver, ou, si la nature de l'emplacement s'y oppose, il faut les tourner au midi, parce que, selon l'usage, le moment de se baigner est ordinairement depuis midi jusqu'au soir. »

Pour la construction des maisons privées :

« Les choses seront bien disposées si, avant tout (pour les édifices privés), il a été tenu compte des orientations, des inclinaisons du ciel selon lesquelles ils doivent être construits. Ces différences dépendent toujours de celles des pays, parce qu'il y en a qui sont plus voisins du cours du soleil, d'autres qui en sont plus éloignés et d'autres, enfin, qui sont entre ces extrêmes... L'aspect du ciel étant donc différent suivant les divers lieux de la terre, à cause des rapports qu'ils ont avec le zodiaque et avec le cours du soleil, il faut que la disposition des bâtiments soit réglée d'après le régime des contrées et les diversités du ciel. Dans les pays septentrionaux, les bâtiments doivent être abrités sous des combles et clos le plus possible, et être tournés vers les parties du monde où règne la chaleur. Il faut, au contraire, dans les régions chaudes et méridionales, faire de grandes ouvertures qui soient tournées vers le septentrion. C'est ainsi que l'art peut remédier à ce que la nature du lieu a l'incommode et que dans chaque région on donne une température convenable aux habitations, par une exposition habilement appropriée à leur position sur la terre... De même que c'est par les inclinaisons du ciel que les contrées ont été rendues dissemblables à divers titres, de même aussi que les natures des habitants naissent avec des différences quant aux âmes et quant aux figures et qualités des corps, n'hésitons point à approprier aussi les dispositions des

bâtiments aux particularités des nations et des races, puisque à cet égard nous trouvons dans la nature même des choses un enseignement élégant et à notre portée. »

A côté de l'exposition et de l'air, l'eau, chez les Romains, entre largement en ligne de compte dans les considérations d'hygiène. Frontin, consul, général et administrateur principal des eaux à Rome, au début de son *Traité des aqueducs*, mentionne le rôle de l'eau, au triple point de vue de l'usage, de la salubrité et de la sécurité de la ville⁴⁰⁹. Cet élément doit s'imposer également dans la fondation de ville à l'échelle territoriale.

La fondation des *villes romaines*, les colonies, résulte directement du pouvoir romain à deux échelles différentes. Elles s'inscrivent d'abord au sein du système juridique et politique romain, caractérisé par l'extension géographique. Lorsque le territoire romain se limite en péninsule italienne, elles sont soumises à la loi municipale, contrôlée par le Sénat ou les magistrats ordinaires⁴¹⁰. Léon Homo nous donne quelques chiffres à titre exemplaire. Pour désencombrement de Rome, antérieurement à l'époque des Gracques, l'Italie comptait déjà 27 « colonies romaines », dont vingt et une pour le centre de la péninsule entre l'Arno et la baie de Naples. Après la dissolution de la Confédération latine en 338, il y a encore 27 « colonies latines » fondées. A partir du III^e siècle avant J.-C., Rome conquiert les territoires outre-mer – la Sicile en premier lieu – les colonies fondées se situent dans un système nouveau : ces territoires deviennent les « provinces », définis par la « loi de la province ». Votée au moment de la création de celle-ci, cette loi en constitue comme la charte, délimitant son territoire, définissant le statut spécial concédé... ainsi que le rôle du magistrat spécial, le gouverneur, l'homme qui reçoit une province du peuple romain reçoit délégation sur elle de tous les pouvoirs de celui-ci ; il y possède, l'*imperium* militaire dans toute son étendue, mais, des provinces isolées, chacune avec son gouverneur, monarque à la fois absolu et éphémère⁴¹¹. Si les colonies civiles fondées par ces magistrats officiellement chargés de cette mission⁴¹², les colonies réservées aux vétérans inscrites également par la loi, dont, celle de Saturninus en 100 av. J.-C, sont fondées essentiellement par les hommes politiques au centre du pouvoir. Et c'est avec Sylla, qui fonde une quarantaine de ces colonies, toutes établies — à exception d'Aléria en Corse — sur le sol de la péninsule, que la réalisation prend un caractère systématique. Les grands chefs militaires qui ont fondé l'Empire César et Auguste, suivirent largement ce précédent, sans négliger d'ailleurs la création de colonies proprement civiles. Des colonies des deux types furent établies en grand nombre en Italie et dans les provinces : « *quatre-vingt mille citoyens, écrit Suétone — et il s'agit des seules colonies de César et encore, parmi celles-ci, des seules colonies d'outre-mer — furent répartis dans les colonies* ». Il faut donc compter par centaines de milliers pour estimer à sa juste valeur l'œuvre coloniale de la fin de la République et du début de l'Empire. Sans doute tous ces colons n'étaient pas des Romains de Rome, du moins y en avait-il un bon nombre⁴¹³. Mais, il est certainement que la fondation de ville est assurée par les professionnels, tels que l'augure, l'arpenteur, le *gromatici* ou l'*agrimensori* pour le terrain agricole...

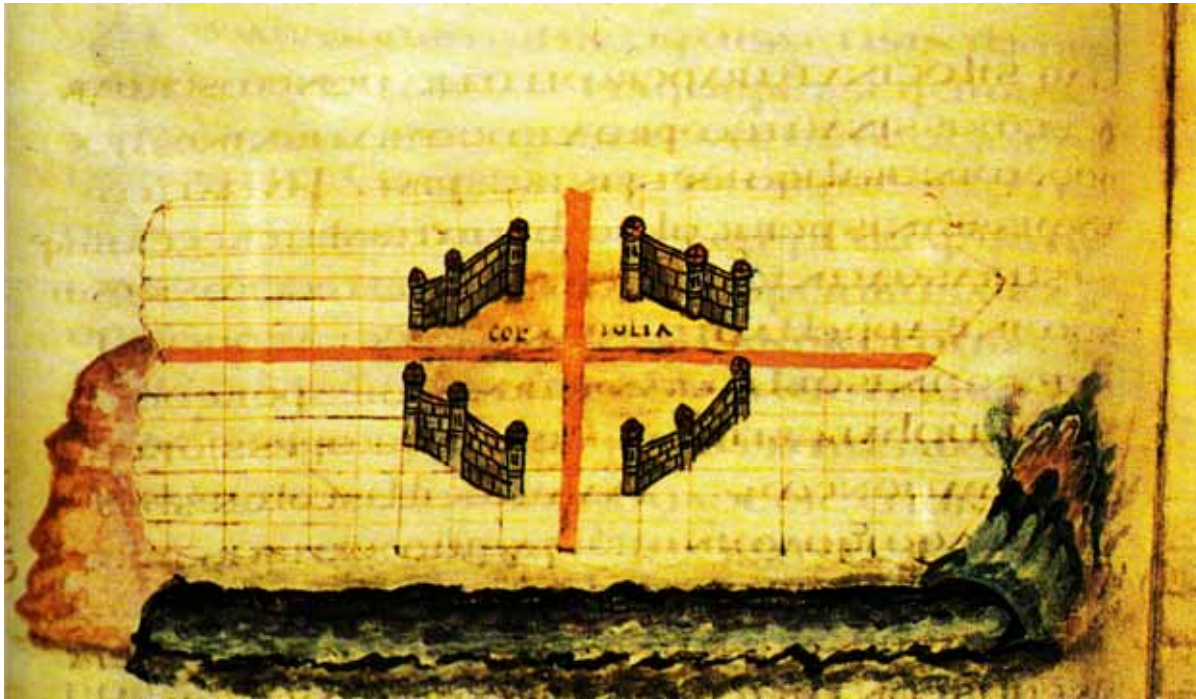
⁴⁰⁹ HOMO Léon, *op.cit.*, p. 23.

⁴¹⁰ CROUZET Maurice (sous la direction de), AYMARD, AUBOYER Jeannine, *op.cit.*, p. 133.

⁴¹¹ *Ibid.*, pp. 133, 135.

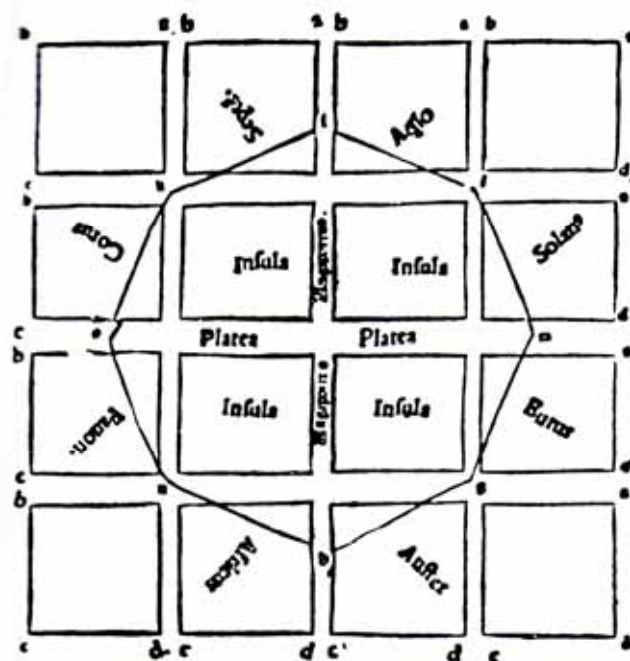
⁴¹² GRIMAL Pierre, *op.cit.*, p. 18.

⁴¹³ HOMO Léon, *op.cit.*, pp. 534-535.



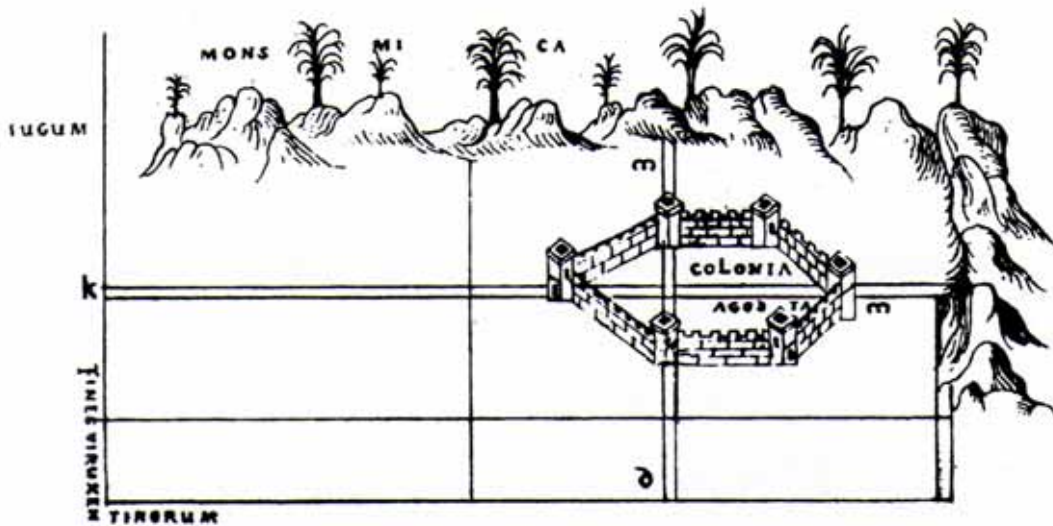
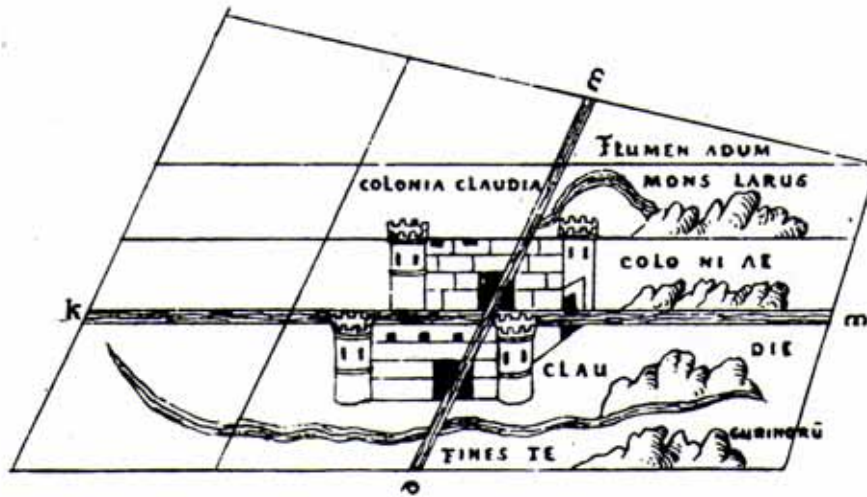
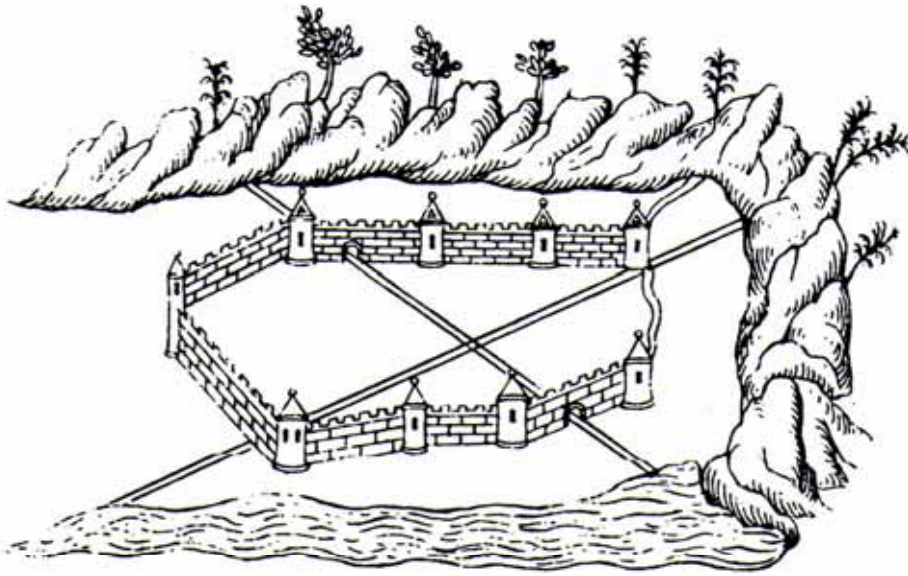
I.3-1. Modèle géométrique et philosophique du *cardo* et du *decumanus*, orientés Nord-Sud / Est-Ouest, pour la ville romaine et ses territoires (dessin du VI^e siècle).

Source : VERCELLONI Virgilio, *La cité idéale en Occident*, éd. du Félin, Paris, 1996, (édition italienne, Milan, 1994), Planche 11.



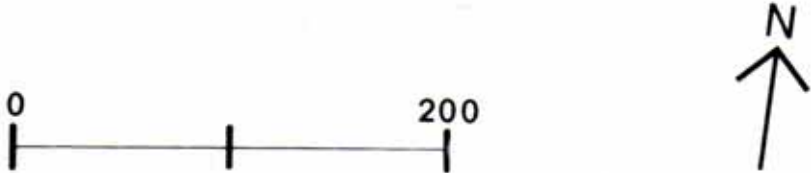
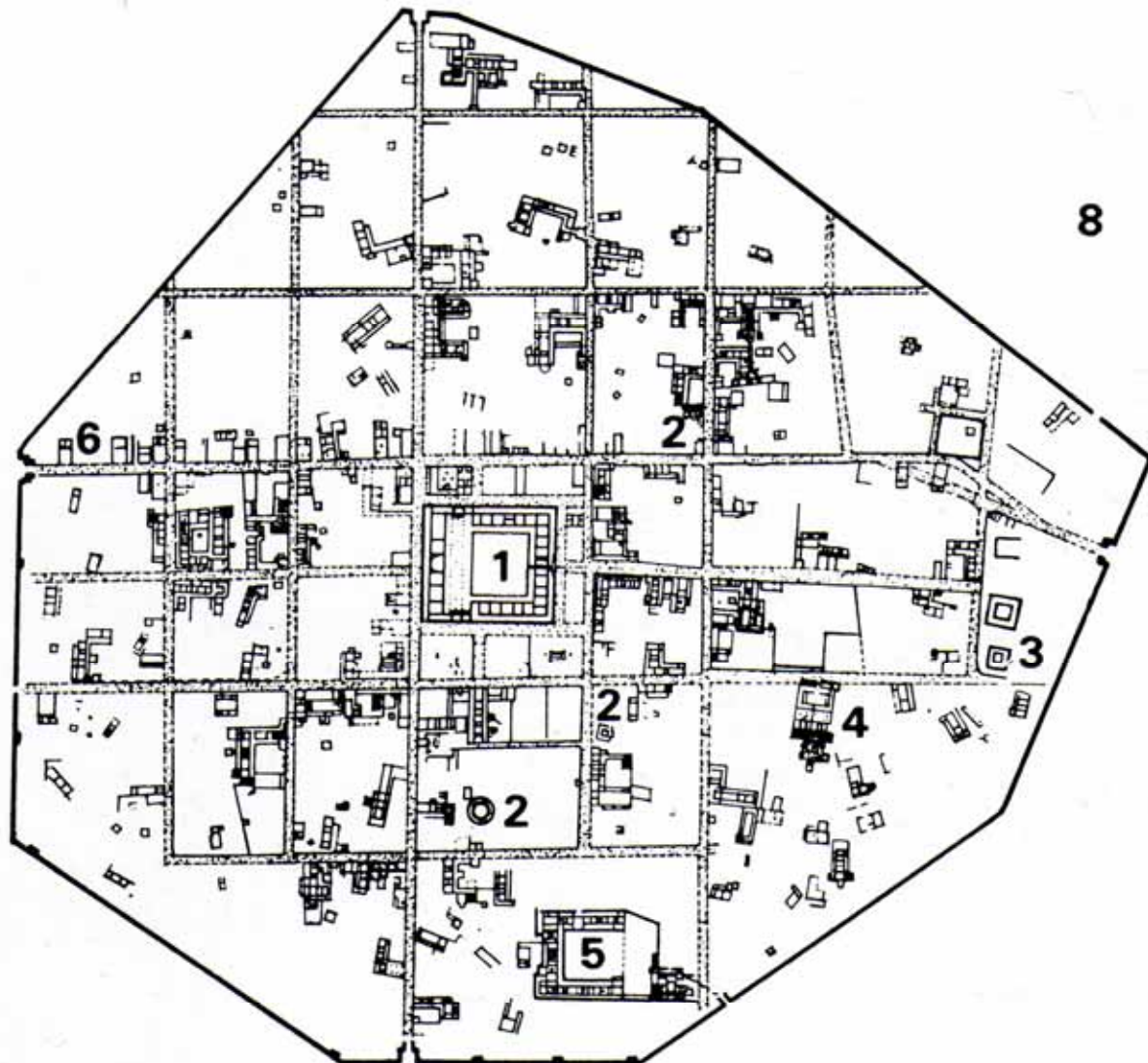
I.3-2. Modèle en échiquier de la ville romaine d'après le *Traité de Vitruve* (1536).

Source : BENEVOLO Leonardo (traduit de l'italien par Catherine Peyre), *Histoire de la ville*, éd. Parenthèses, Marseille, 1983, p. 133.



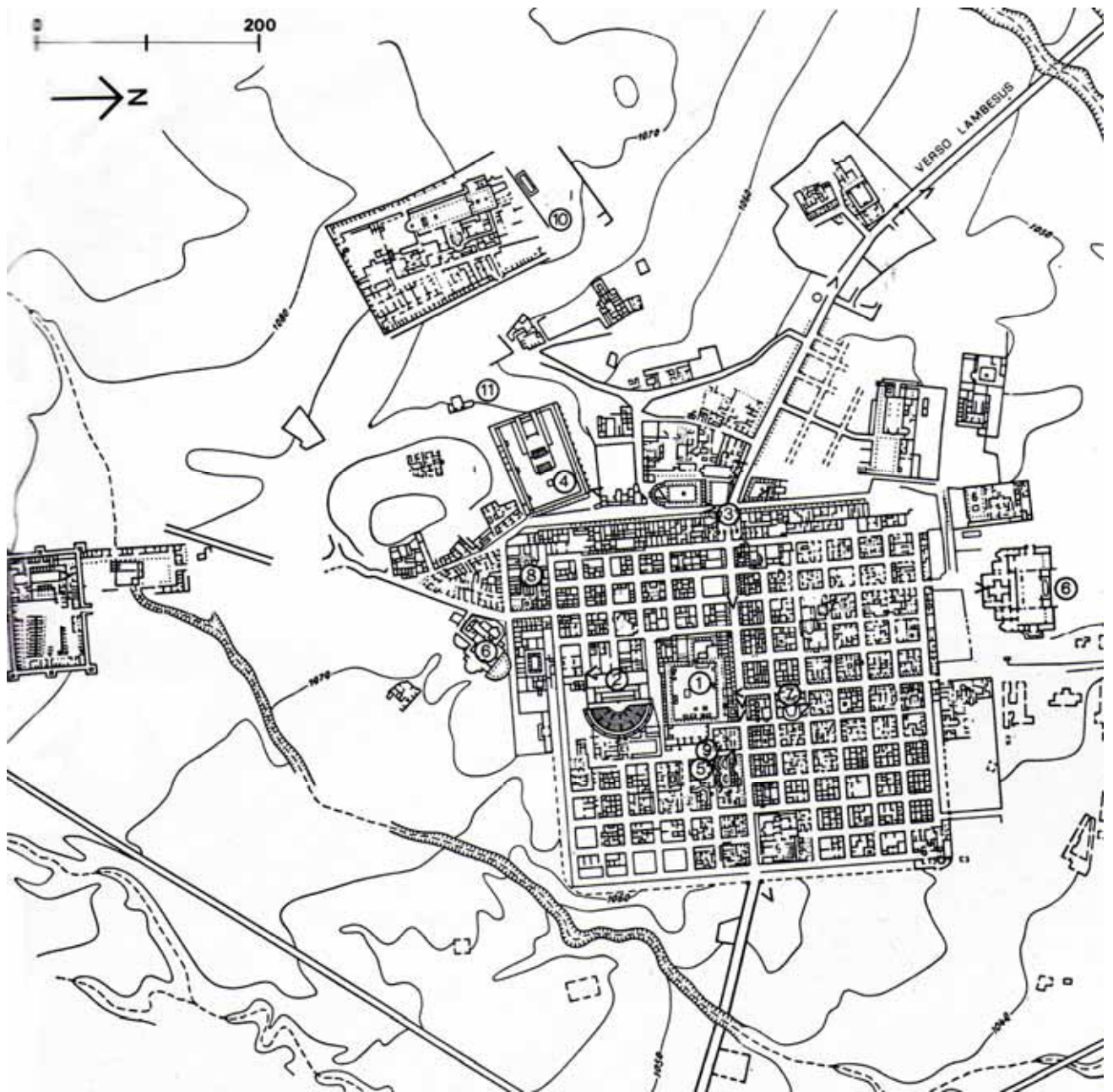
I.3-3. Méthodes de tracer des villes romaines, d'après *Gromatici veteres*.

Source : BENEVOLO Leonardo (traduit de l'italien par Catherine Peyre), *Histoire de la ville*, éd. Parenthèses, Marseille, 1983, p. 133.



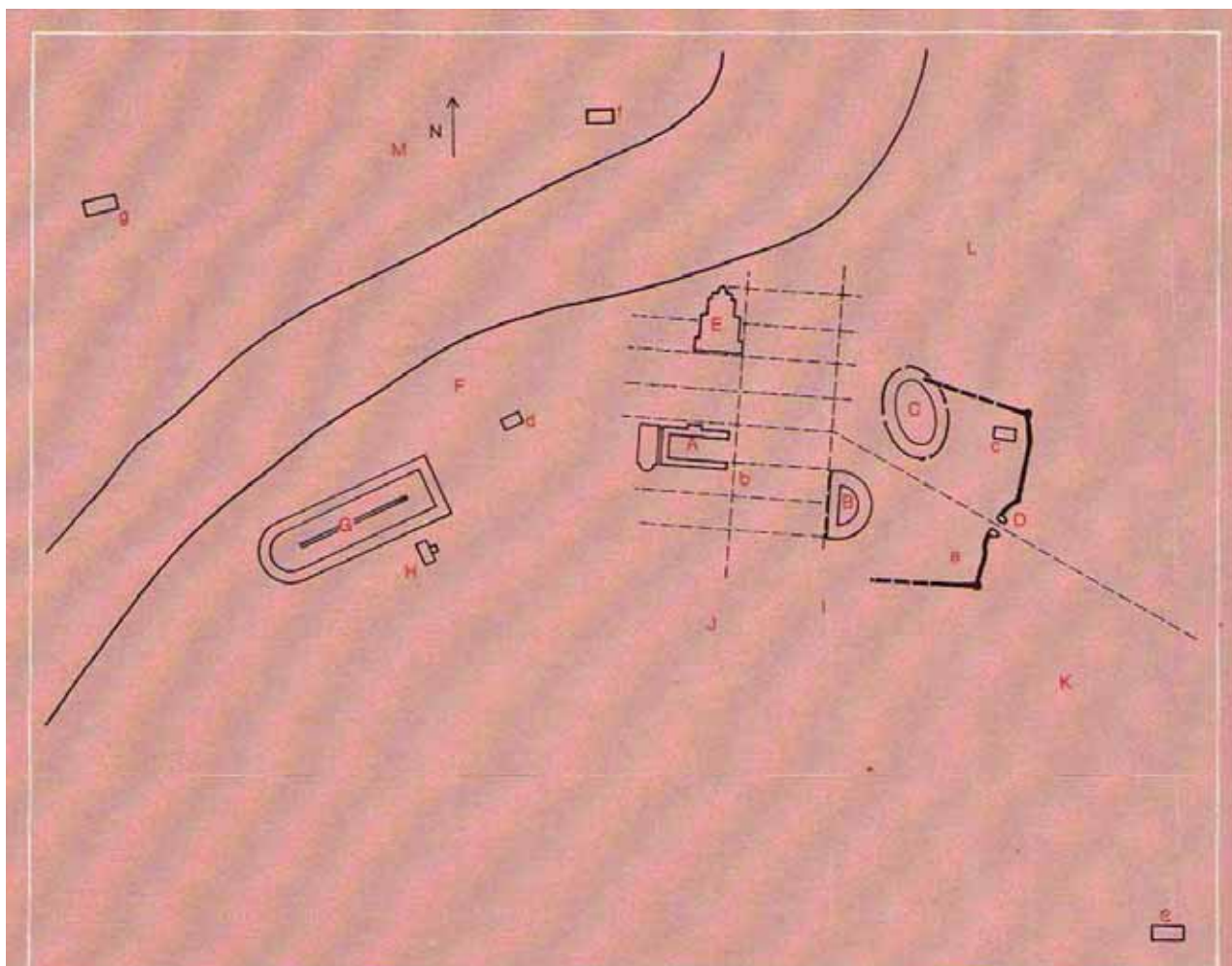
I.3-4. Ville romaine Silchester en Angleterre, Europe du Nord [1. Forum, 2. Temples, 3. Enceinte sacré, 4. Thermes, 5. Casernes, 6. Boutiques, 7. Amphithéâtre, 8. Temple (?)].

Source : BENEVOLO Leonardo (traduit de l'italien par Catherine Peyre), *Histoire de la ville*, éd. Parenthèses, Marseille, 1983, p. 133.



I.3-5. Ville romaine Timgad en Algérie, Afrique du Nord [1. Forum, 2. Théâtre, 3. Arc de triomphe, 4. Capitole, 5. Marché, 6. Thermes, 7. Bibliothèque, 8.9. Habitations, 10. Cathédrale chrétienne, 11. Chapelle].

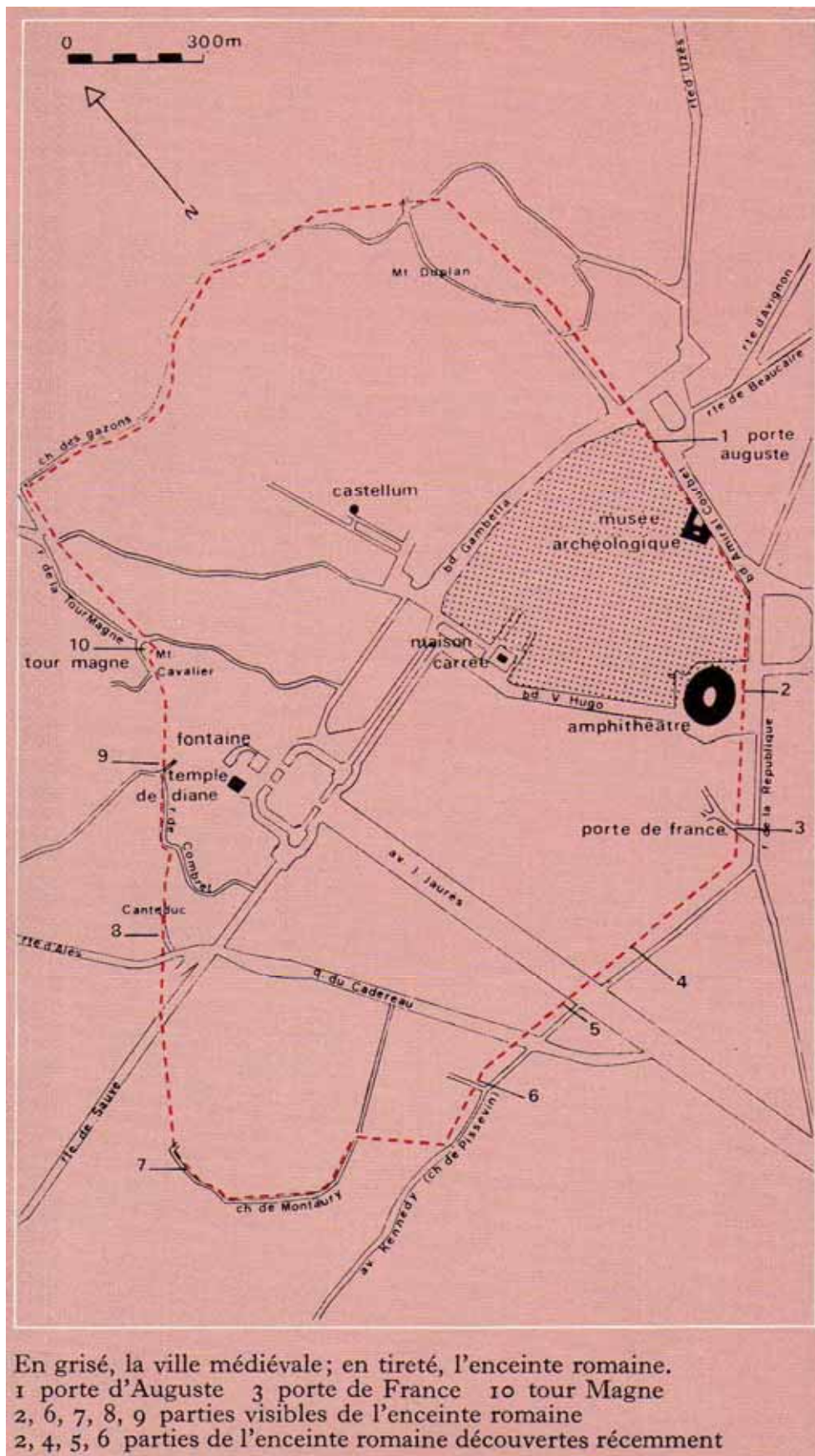
Source : BENEVOLO Leonardo (traduit de l'italien par Catherine Peyre), *Histoire de la ville*, éd. Parenthèses, Marseille, 1983, p. 137.



- | | |
|--|--|
| A. Cryptoportiques | K. Nécropole |
| B. Théâtre | L. Nécropole |
| C. Amphithéâtre | M. Trinquetaille |
| D. Porte de l'enceinte | a. Cathédrale primitive puis monastère de femmes |
| E. Thermes (IV ^e siècle) | b. Cathédrale Saint-Étienne |
| F. Mosaïques | c. La Major |
| G. Cirque | d. Sainte-Croix |
| H. Mausolée | e. Saint-Genès (Saint-Honorat) |
| I. Fouilles sur le <i>cardo</i> (1977) | f. Saint-Pierre de Sallègue |
| J. Fouilles sur le site préromain | g. Saint-Genès |

I.3-6. Ville romaine d'Arles, d'après P.A. Février (la première colonie romaine ne dépasse pas 40 ha).

Source : DUBY Georges (sous la direction de), *Histoire de la France urbaine, Tom 1, Ville antique : des origines au IX^e siècle*, éd. du Seuil, Paris, 1980, p. 248.



I.3-7. Ville romaine de Nîmes, d'après B. Dedet.

Source : DUBY Georges (sous la direction de), *Histoire de la France urbaine, Tom 1, Ville antique : des origines au IX^e siècle*, éd. du Seuil, Paris, 1980, p. 249.

4. Les villes coloniales européennes

Dans le contexte où le christianisme devient déjà une des bases fondamentales de la culture européenne, la Renaissance de l'Europe avec une grande mutation intellectuelle, l'émergence d'une nouvelle forme d'économie et de production, et le courage des hommes en particulier des explorateurs maritimes, mènent les européens à découvrir le reste du monde, reconnu officiellement par cette date, 1492.

L'ampleur de cet événement est telle que les civilisations américaines s'en trouvent bouleversées, les civilisations africaines modifiées, la civilisation de l'Europe enrichie et stimulée, les civilisations de l'Asie, au moins dans leurs parties matérielles, vivifiées. Si la science moderne est née en Europe de la Renaissance, la colonisation européenne a lieu également grâce à une supériorité technique en des points essentiels sur le reste du monde. Cette supériorité prend essor à la fin du XVe siècle, ses racines s'étaient développées en Europe depuis le Xe siècle, soit par des innovations, soit par la généralisation de procédés déjà connus. Comme l'épanouissement du monde grec antique, la supériorité européenne se trouve dans la technique maritime : le gouvernail axial à charnière d'étambot et l'aiguille aimantée, la caravelle aux longs voyages océaniques, l'astrolabe, le quadrant, les calculs pour déterminer la hauteur du soleil à midi et en déduire la latitude... ainsi que dans la nouvelle économie puissante : le capitalisme lié à la lettre de change, instrument de crédit international ; et l'industrie émergente liée à la soufflerie hydraulique des fourneaux et le système bielle-manivelle. Dans cette nouvelle économie, le pouvoir absolu - monarchisme, impérialisme, mercantilisme - et le capitalisme apparaissent ainsi comme fonction l'un de l'autre. Et le pouvoir absolu, avec ses domaines, avec ses impôts prélevés surtout sur l'agriculture, avec ses monopoles commerciaux, devient une sorte de grande entreprise capitalise dont les techniciens, les partenaires et les fournisseurs sont les financiers⁴¹⁴. D'autre part, selon Burckhardt, la Renaissance se caractérisait par une forme d'Etat tyrannique, fondé sur la seule considération des rapports de force, où réussit seulement l'*uomo singolare*, l'*uomo unico*, d'où le déchaînement de l'individualisme, la soif de gloire et de grandeur⁴¹⁵. Et dans ce contexte politico-économique, la colonisation européenne est éclairé par un autre acteur imposant, au moins dans les deux premiers siècles - le pouvoir de l'Eglise - donc témoignent les bulles pontificales de Tordesillas (1494) et de Saragosse (1529), ayant pour objectif de tracer la ligne de démarcation entre les deux premières puissances océaniques, l'Espagne et le Portugal, en excluant les autres nations européennes, et d'évangéliser systématiquement des peuples autochtones. Cependant, il est ici indispensable de décrire plus profondément les facettes de la culture urbaine en Europe à la Renaissance, dont les réalisations et les productions théoriques, qui peuvent être référées éventuellement comme des modèles à la fabrication des villes coloniales européennes, du moins à l'époque précédant l'ère industrielle des métropoles.

Contexte de la culture urbaine en Europe

Si Fernand Braudel caractérise les villes mercantilistes du bassin méditerranéen par une formule, « *pas de ville sans marché et sans routes* »⁴¹⁶ (terrestres et maritimes), la colonisation européenne commence en pleine lumière de la Renaissance de la culture antique : sciences, arts, archéologie, philosophie de l'humanisme... Euclide, Hippocrate sont redécouverts, ainsi que Platon et Vitruve, à travers la publication, le commentaire, l'inspiration par les intellectuels européens, dans « *une nouvelle nature du travail artistique*

⁴¹⁴ CROUZET Maurice (sous la direction de), MOUSNIER Roland, *Histoire générale des civilisations, Tom 4. Les XVIe et XVIIe siècles*, éd. PUF, Paris, 1967, pp. 1,2, 92.

⁴¹⁵ *Ibid.*, p. 9.

⁴¹⁶ BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. La part du milieu*, éd. Armand Colin, Paris, (1966) 1990, p.383.

en architecture et ses rapports avec les autres activités humaines », selon Leonardo Benevolo. Filippo Brunelleschi définit « *une nouvelle méthode de travail* » : la fabrication du projet divisée en deux phases - l'élaboration et l'exécution - donc la première est le devoir exclusif de l'architecte qui doit la terminer à l'avance en dessins, en maquettes, etc., et par conséquent, l'architecture change de signification : elle acquiert une rigueur intellectuelle et une dignité culturelle qui la distinguent du travail mécanique, et l'assimilent aux arts libéraux : la science et la littérature. Tandis qu'au niveau du modèle, il insiste sur « *une forme typique, inspirée des modèles antique, c'est-à-dire des « modèles romains » (seuls connus à cette époque) qui sont capables d'organiser et de contrôler tous les espaces nécessaires à la vie de l'homme, mais à partir de « formes simples et répétées », facilement reconnaissables* ». La société européenne – qui au XVe et au XVIe siècle élargit son champ d'action à travers le monde – adopte cette architecture comme outil de calcul rationnel et instrument de décorum, et finit par la considérer comme la seule architecture possible⁴¹⁷.

« *Cette nouvelle méthode d'élaboration du projet s'applique théoriquement à toutes les catégories d'objets, des productions les plus petites à la ville et au territoire. Mais dans la pratique, la nouvelle méthode ne réussit pas à produire de grandes mutations dans les organismes urbains et territoriaux. L'expansion démographique et la colonisation du continent européen sont terminées à partir du milieu du XIVe siècle : il n'est pas nécessaire de fonder de nouvelles villes ou d'agrandir sur une vaste échelle les villes existantes (sauf dans quelques cas exceptionnels). Les gouvernements de la Renaissance – les seigneureries qui remplacent les gouvernements communaux, et les monarchies nationales – n'ont pas la stabilité politique et les moyens financiers suffisants pour mettre en œuvre des programmes longs et coûteux... Les hommes de lettre et les peintres décrivent ou peignent cette nouvelle ville qui ne peut être réalisée, et qui demeure de ce fait un objectif théorique, la ville idéale* »⁴¹⁸.

Depuis la Renaissance où la raison se marie à la science, en effet en Europe, il y a une prolifération de doctrines concernant la cité idéale parfaite et de théories sur le modèle urbaine. C'est d'abord en moyens permettant à l'imagination de s'exprimer : dessins, textes illustrés ou non. Ensuite, les formes de cité sont géométriques parfaite mais très variées : pourtour de murailles polygonal régulier, circulaire, étoilé à plusieurs branches, qui ceint une trame urbaine orthogonale ou radioconcentrique symétrique, conçu selon en même programme autour d'une place d'armes centrale. C'est aussi la nature des messages apportés en politique, en religion, en art militaire, en philosophie, en esthétique urbain, en littérature. En fin, ces doctrines et ces théories sont produites par des auteurs pluridisciplinaires, les hommes de lettre : philosophes, politiques, écrivains,... ; ou d'arts : architectes assimilés aux urbanistes, peintres, sculpteurs,... ; ou de sciences : ingénieurs et ingénieurs militaires.

Virgilio Vercelloni les éclaire avec cette optique variée au sein du paradigme de « *l'histoire des idées, de l'idée européenne de la cité idéale* ». Sous la forme de la cité idéale, prenons alors quelques représentants : la cité royale, comme « Sforzinda » - que « *l'astrologie règle sa fondation... dans le cadre d'un organisme urbain rigidement géométrique, au centre duquel se dressent les monuments du pouvoir temporel et du pouvoir religieux, le palais du prince et le temple de Dieu. La ville est située dans un paysage que traverse un fleuve — l'Indus mythique — indispensable à la vie économique d'une cité moderne. Ses eaux alimentent un canal circulaire à l'intérieur de la ville...* » - composée par Antonio Averlino, dit « le Filarète », l'architecte des Sforza, dans son roman dialogué *Trattoria di architettura*. Francesco Colonna, moine dominicain, imagine sa cité jardin littéraire et figurative dans l'*Hypnerotomachia Poliphili* (le rêve d'une lutte amoureuse de Poliphile) sous forme d'une

⁴¹⁷ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, pp. 262, 263.

⁴¹⁸ *Ibid.*, p. 277.

série de messages complexes, implantée verticalement, signe du christianisme, dans « *l'île circulaire de Cythère, d'un mille environ de diamètre, savamment organisée par l'homme en une succession concentrique de bâtiments et de jardins, sous la forme de gradins qui partent du sommet conique de l'île pour s'abaisser par paliers jusqu'au littoral, dans une bande herbeuse délimitée par des files régulières de cyprès. Toute une flore savamment cultivée, s'étageant du littoral jusqu'à la cime, propose un nouveau mode de gestion de la nature par l'homme et constituera le caractère spécifique des paysages végétaux de la Renaissance italienne... Dans la dimension du projet émerge, en revanche, une immense régularité poétique, pour une cité idéale possible parce que l'ensemble des architectures — composé de dallages, de balustrades et de divers édifices, jusqu'au grand amphithéâtre circulaire de la fontaine de Vénus, placé centre — pourrait aussi abriter les hommes et leur fournir le cadre d'une vie heureuse* ».

Derrière le voile de fumée d'artillerie, se dévoile l'autre catégorie importante - la cité « balistique » ou la cité de fortification territoriale idéale - donc « *idéale du seul point de vue de la défense militaire* », tandis que « *la perfection de la géométrie élémentaire sert à ces fins guerrières : la clarté balistique est la fin de tout. Dans le même temps, la cité tient complètement dans ses nouvelles murailles, et son contexte extérieur doit être une plaine simple et unie : il ne doit exister aucun obstacle au tir des canons, aucun arbre derrière lequel un ennemi puisse se cacher* ». Francesco di Giorgio Martini, ingénieur et architecte, sculpteur et peintre, adopte « *un module anthropomorphe* » pour le premier traité de la Renaissance de cette typologie, dans lequel « *les modèles urbains présentés ne sauraient être rangés dans l'étroits modèles de la seule ingénierie militaire. Le réalisme de la réponse aux exigences modernes de la défense n'occulte pas dans ces propositions, la recherche d'un modèle idéal de cité, où la relation entre centralité et tissu urbain apparaît primordiale : c'est le rôle de la (ou des) place(s)* », quelle que soit la situation géographique ou orographique du site. Dans la plaine européenne, si Vitry-le-François est la première réalisée par le duo François I^{er} - Hieromino Marino (ingénieur), la Palmanova par le duo Prince vénitien - Vincenzo Scamozzi (architecte), la Neuf-Brisach par le duo Louis XIV - Vauban (ingénieur militaire), s'affichent l'apogée de leur réalisation.

Jean Errard de Bar-le-Duc (1554-1610), officier du génie chargé des fortifications, propose un modèle de la ville portuaire fortifiée, à la fois du côté de la mer et de la terre. « *Ce modèle sera effectivement mis en pratique, dans le cours du siècle, pour des villes portuaires européennes et pour celles que les nations européennes fondaient sur d'autres continents, afin de se disputer le contrôle du monde et des voies commerciales. L'implantation urbaine est élémentaire dans ce genre de schéma, mais elle sous-entend la possibilité d'une élaboration dans les règles de l'art. Le système défensif — murailles du côté de la mer, bastions et fossé rempli d'eau du côté de la terre — offre des images suggestives de nouveaux paysages urbains* », selon Virgilio Vercelloni.

En terme de défense, d'autres ouvrages importants appartiennent à l'art des campements, c'est-à-dire de la conception du camp militaire, inspirés largement de textes des Romains, citons ici, l'*Arte della Guerra* de Nicolas Machiavel, théoricien de la politique, de l'histoire et de la guerre, paru en 1521. Mais beaucoup d'autres cités « balistiques » sont conçues pour servir de capitale d'une principauté souveraine, telle que Charleville, une des plus élaborées des villes baroques, suivant un plan orthogonal avec plusieurs places et squares, et fondée en 1608 par le duo Charles de Gonzague – Clément II Métezeau.

En terme de philosophie, la cité idéale la plus importante est l'*Utopie* de Thomas More, humaniste et politique, écrite sous forme de dialogue. Inspirée par l'*Atlantide* de Platon, cette doctrine démontre « *le caractère inacceptable de la situation économique et sociale anglaise*

de l'époque, par le biais de la description d'un mode de vie antithétique, fondé le bonheur et l'harmonie, gouverné par la raison et exempt de tout fanatisme religieux. En refusant de reconnaître des pouvoirs spirituels, More « laisse au second plan la description de la physionomie urbaine de cette nouvelle société. Mais c'est précisément pour cette raison que la narration acquiert une signification profonde dans l'histoire des idées. More s'attaque aux concepts contemporains, non seulement pour décrire la société idéale, mais aussi pour construire le cadre urbain de cette nouvelle communauté »⁴¹⁹.

Ce nouveau genre littéraire, « un texte instaurateur à part entière », qui se propose, « au moyen d'une réflexion critique sur la société, l'élaboration imaginaire d'une contre-société »⁴²⁰, est étoffé rapidement par *La Cité du Soleil* de Tommaso Campanella, *La Nouvelle Atlantide* de Francis Bacon. Mais Thomas More restera l'éternelle référence des utopistes qui lui succéderont, de Sébastien Mercier à Fourier, de Cabet à Leroux, de Zola à Welles, d'Owen à Le Corbusier⁴²¹. Publié vingt ans après le débarquement inimaginable de Christophe Colomb sur l'île de Saint-Domingue, Thomas More rêve plutôt un nouveau monde parfait - une île non identifiable géographiquement comme signifie son nom, *u-topos*, non-lieu - où sont regroupée « cinquante-quatre villes grandes et belles, identiques par la langue, les mœurs, les institutions et les lois. Elles sont toutes bâties sur le même plan et ont le même aspect ». Comme son modèle antique d'*Atlantide*, l'isolation et l'hygiène, comme l'ordre de l'idéalisme, s'imposent à la création de l'*Utopie*. D'abord c'est un site « fabriqué » où l'*Utopus*, le fondateur, « décida de couper un isthme de quinze milles qui rattachait la terre au continent et fit en sorte que la mer l'entoura de tous côtés ». Ensuite, un site portuaire hostile aux étrangers, « l'entrée du port est périlleuse... partout un débarquement a été rendu si difficile, soit par la nature, soit par l'art, qu'une poignée de défenseurs suffirait à tenir en respect des envahisseurs très nombreux ». Chaque cité-Etat, comme Amaurote, dont la forme « à peu près carré », est protégée par « un rempart haut et large ferme l'enceinte, coupée de tourelles et de boulevards ; un fossé à sec mais profond et large, rendu impraticable par une ceinture de buissons épineux, entoure l'ouvrage de trois côtés ; le fleuve occupe le quatrième côté ». Si « la tradition veut en effet que tout le plan de la ville ait été tracé dès l'origine par *Utopus* lui-même », « toute cité est divisée en quatre secteurs égaux. Le centre de chacun d'eux est occupé par un marché », « les rues ont été bien dessinées, à la fois pour servir le trafic et pour faire obstacle aux vents. Les constructions ont bonne apparence. Elles forment deux rangs continus, constitués par les façades qui se font vis-à-vis, bordant une chaussée de vingt pieds de large. Derrière les maisons, sur toute la longueur de la rue, se trouve un vaste jardin, borné de tous côtés par les façades postérieures ». « Il y en a quatre [hôpitaux] autour de chaque ville, un peu au-delà des murs, assez vastes pour qu'on puisse les comparer à autant de petites villes... Ainsi les malades, même nombreux, ne s'y sentent pas à l'étroit et par conséquent mal à leur aise ; et l'on peut isoler ceux qui sont atteints d'une maladie contagieuse... »⁴²². De plus, la grande muraille limite la démographie de la ville qui ne doit jamais dépasser six milles familles sur une surface de vingt mille pas. Cette limitation quantitative est empruntée également par More à Platon. Pour ce qui est du modèle territorial, la plus courte distance entre les cinquante-quatre villes est de 24 milles⁴²³.

A l'égard de la théorie et de la pratique urbaine, le « *texte instaurateur* » ce sont les dix livres de l'*Art d'édifier* (*De re aedificatoria*) de Leon Batiste Alberti, premier théoricien de l'architecture de l'époque humaniste. En reprenant *De architectura* de Vitruve, ce traité est le premier de la Renaissance et le seul du XVe siècle. Présenté au pape Nicolas V en 1452, ce

⁴¹⁹ VERCELLONI Virgilio, *op.cit.*, Planches : 38, 41, 52, 53, 61, 78, 80, 97.

⁴²⁰ CHOAY Françoise, *Le règle et le modèle, sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, *op. cit.*, p. 21.

⁴²¹ DE MONCAN Patrice, *Villes utopiques, villes rêvées*, *op.cit.*, p. 30.

⁴²² Extrait du texte d'*Utopia* de Thomas More, in DE MONCAN Patrice, *op.cit.*, pp. 49-53.

⁴²³ CHOAY Françoise, *La règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, *op.cit.*, p. 176.

traité est l'établissement des lois objectives du nouveau langage architectural. En raison de son indiscutable prestige, son enseignement restera en vigueur durant toute la Renaissance italienne et européenne, comme en témoigne la série d'éditions et de traductions du traité en latin, italien, français, espagnol et portugais, tout au long du XVI^e siècle⁴²⁴.

Selon Françoise Choay, si « *l'utopie, en tant que catégorie littéraire créée par Thomas More, comporte critique d'une réalité présente et la modélisation spatiale d'une réalité à venir. Elle offre, au niveau de l'imaginaire, un instrument de conception a priori de l'espace bâti, le modèle* », le traité d'Alberti propose alors que « *ces principes et ces règles sont destinés à engendrer et à couvrir le champ total du bâtir, de la maison à la ville, de la construction à l'architecture* ». Utilisant les acquis des sciences contemporaines avec l'idée que la structure d'un bâtiment ou d'une ville puisse dépendre d'un ensemble de considérations rationnelles ayant leur logique propre, et ne se subordonnant à aucune pratique politique, économique, juridique ou technique, refusant le dessin et l'illustration, le traité d'Alberti, avec l'*Utopie* de Thomas More, ouvre le champ de la discipline que les théoriciens du XIX^e siècle ont nommée urbanisme⁴²⁵. Le traité d'Alberti contient trois grande lignes : la philosophie « *que la ville est une grande maison et inversement la maison est une petite ville* » et que « *la ville est un corps* » ; les trois objectifs « *de la nécessité, de la commodité, du plaisir esthétique* » ; les six principes de la conception concernant respectivement la *région*, l'*aire*, la *partition* ou plan, le *mur*, le *toit*, et les *ouvertures*. Selon Alberti, il faut choisir une *région* saine et agréable, en tenant compte des vents et du régime des eaux et en pratiquant une sémiologie dont les signes sont prélevés dans l'histoire naturelle des hommes, des animaux et des plantes ; adopter pour les bâtiments une *aire* qui satisfasse aux exigences de la topographie et de la géométrie ; organiser et articuler la *partition*, à l'aide d'une règle de cohérence qui intègre le programme en même temps que les conditions naturelles et même les coutumes locales, dont Alberti souligne au passage la relativité. La *partition* occupe une place privilégiée parmi les six opérations qui réclament toute la force de l'esprit et résume l'art de bâtir. Les *ouvertures*, la partie la plus riche et la plus développée, traitent de la diversité des voies de circulation intra- et extra-urbaines, des places, des ponts, des ports : ces ouvertures ou passages, ces moyens de communications, constituent la dimension clé de la ville, en même temps que son mode de partition. Pour Françoise Choay, en détaillant ces règles de base, Alberti se garde bien de toute modélisation. Ce dont il est question, c'est d'un système de principes applicables identiquement à toutes les villes⁴²⁶.

Un autre élément théorisé dans le traité d'Alberti est le rôle des auteurs et le processus d'édification. S'il n'y a pas de différence entre la démarche du constructeur de bâtiment et celle de l'aménageur de villes, ou en termes actuels, entre l'architecture et l'urbanisme, le procès d'édification implique plusieurs acteurs ou types d'acteurs dans une relation verbalisée. Les *experts* (*periti*), autrement dit les autres architectes et les humanistes, sont appelés à intervenir pour les trois objectifs de l'édification afin de contrôler et de critiquer les décisions de l'architecte. Le *client* (ou patron) joue un rôle essentiel, au deuxième niveau, dans la formulation et la discussion du programme. Enfin la communauté sociale dans son ensemble a son mot à dire. Tandis que entre la conception et la réalisation de l'édifice, se place un supplément de réflexion sur le projet et les conditions de sa réalisation. L'architecte doit longuement revenir sur toutes ses décisions, réexaminer son projet non seulement à l'aide de dessins et de peintures, mais de maquettes qui seules permettent une véritable

⁴²⁴ VERCELLONI Virgilio, *op.cit.*, Planche 40. Si le traité d'Alberti est celui du XV^e siècle qui marque la ville de la Renaissance, les siècles suivants seront marqués par un autre traité théorique qui propose un nouveau modèle, la ville baroque, il s'agit *Les Quatre livres d'architecture* d'Andrea Palladio, publié en 1570 à Venise.

⁴²⁵ CHOAY Françoise, *Le règle et le modèle, op. cit.*, pp. 20, 21, 30, 91.

⁴²⁶ *Ibid.*, pp. 99, 108.

expérimentation. Il doit mettre en question la faisabilité et la valeur du programme,...confronter des idées au jugement des *experts*⁴²⁷.

L'abondance de ces nouveaux modèles de culture urbaine et architecturale, que nous venons les présenter en résumé, se diffuse de l'Italie à toute Europe, suscite une explication sur le passage en premier impact et au cours des siècles de la colonisation, de l'un - l'Europe « civilisée », à l'autre - le reste du monde à « civiliser ». D'abord sur les fondateurs, certains chercheurs proposent une hypothèse sur l'itinéraire d'expérience des fondateurs à travers des événements urbanistiques importantes en Europe, dans le passage de ces modèles sur les colonies. Pierre Lavedan positionne les fondateurs de Philadelphie, de Williamsburg, d'Annapolis aux heures de la peste, de l'incendie et des projets de reconstruction entière de Londres⁴²⁸. John William Reps souligne que Nicolas de Oviedo, urbaniste de Saint-Domingue, se trouve à Santa Fé pendant la bataille contre les Maures. Cadillac, fondateur de Détroit, est né dans une *bastide*, passe sa jeunesse dans une autre et adopte le nom d'une troisième. Cela permet de supposer une relation directe entre les formes des bastides et le tracé originel de Détroit, bien qu'aucun document n'en apporte la preuve formelle⁴²⁹.

John William Reps estime que, « *au cours des années d'exploitation et de colonisation actives du Nouveau Monde, des projets urbanistiques avaient vu le jour en Europe. On disposait donc d'un ensemble substantiel d'expériences pratiques et de théories urbanistiques applicables au continent américain. Le milieu physique, l'isolement et l'absence des ressources adéquates ont chacun pour leur part contribué à empêcher la transplantation pur et simple dans les colonies des techniques urbanistiques plus modernes qui s'étaient développées en Europe* »⁴³⁰. En terme de la ville idéale, selon Virgilio Vercelloni, « *les villes coloniales des Amériques sont des métaphores de la perfection* », exprimée par un modèle uniforme du plan en échiquier, appliqué sur tous milieux naturels différents, comme le démontrent la première cité construite par les Espagnols (pouvoir étatique) à Saint-Domingue, les *reducciones* des jésuites (pouvoir spirituel) en Amérique du Sud, ou l'initiative personnelle en Amérique du Nord, telle que « la première cité jardin » de Sir Robert Mountgomery, « l'Eden, le paradis terrestre de la mercantilisation » de William Byrd, et « la ville l'amour fraternel » de William Penn⁴³¹.

En terme de la fondation, Leonardo Benevolo apporte un point de vue plus critique sur trois niveaux. Le plus important est le compétence des fondateurs - conquérants dans le contexte de conflit entre les puissances européennes : « *dans cet espace beaucoup plus grand les énergies sont distribuées d'une façon qui contraste avec les circonstances : en Europe on sélectionne les spécialistes de haut niveau, mais on ne réalise pas de travaux très importants ; dans les colonies ; tout est à faire mais ce sont les compétences qui manquent, et seuls sont disponibles les sous-produits de la recherche européenne. Ainsi que dans le cadre global de la civilisation de la Renaissance, la qualité et la quantité ne coïncident plus ; la valeur qualitative des nouveaux modèles culturels se perd dans les conflits européens et ne peut être diffusée de façon adéquate dans le contexte mondial. Néanmoins la haute qualité des modèles et la faible qualité des applications sont deux aspects étroitement liés d'un système culturel unique* ». Au niveau du modèle uniforme du plan en échiquier, selon Benevolo, celui-ci provient d'abord de la tradition médiévale : les villes fortifiées fondées au XIIIe siècle et dans la première moitié du XIVe siècle – les *poblaciones* espagnoles, les *bastides* françaises et anglaises – dont le modèle s'est répandu dans toutes les campagnes d'Europe, alors que selon John William

⁴²⁷ *Ibid.*, pp. 101, 138, 139.

⁴²⁸ LAVEDAN Pierre, *l'Urbanisme de l'époque moderne, XVIe-XVIIIe siècles*, op.cit., p. 235.

⁴²⁹ REPS John William, *Ville américaine : fondation et projet*, éd. Mardaga, Bruxelles, (1969) 1981, p. 38.

⁴³⁰ *Ibid.*, p. 8.

⁴³¹ VERCELLONI Virgilio, *op.cit.*, Planches 47, 93, 94, 103, 104.

Reps, une ville coloniale américaine au moins ressemble partiellement à ces constructions françaises du XIII^e siècle⁴³². Citons Montpazier en France, Flint au Pays de Galles, Hull en Angleterre⁴³³, Santa Fé en Espagne, alors que la ville fortifiée deviendra un sujet principal, en théorie et en réalisation, de l'idéalisme pendant la Renaissance.

Le deuxième élément, selon Benevolo, c'est la culture urbaine et architecturale de la Renaissance : des traités de Vitruve, Alberti, etc., et de l'esprit de régularité géométrique qui est devenu désormais une habitude générale et une exigence première de la technique productive. Cette habitude générale est réalisée et modélisée dans les grandes extensions des villes portuaires puissantes, au premier temps de la colonisation. Points de départs de l'aventure océanique, ces villes sont également les centres commerciaux maritimes et politiques à l'échelle européenne : Anvers, Lisbonne, Séville, Gênes. Riches et fréquentées, les édilités possèdent des moyens pour appliquer la nouvelle culture urbaine et architecturale, et « *les apports de la culture arrivent sans avoir été déformés, mais se trouvent appauvris par une tendance technologique et commerciale au schématisme, que nous retrouverons de l'autre côté de l'océan* ». Dans ces villes portuaires, en contraste avec la partie médiévale, structurée par le réseau viaire étroit, irrégulier où l'opposition entre le pouvoir civil et le pouvoir religieux est toujours plus ou moins marquée, les nouveaux quartiers en échiquier et les nouveaux édifices utilitaires réguliers géométriques expriment la gloire de la nouvelle culture et l'exportent vers le monde.

Au niveau de la pratique, « *la combinaison de ces facteurs produit un nouveau type de ville* ». Ce qu'on établit au moment de fonder une ville n'est pas un organisme à trois dimensions comme le définit la culture de la Renaissance, mais une *traza* (un plan d'urbanisme à deux dimensions) par la manière d'affecter les terrains à bâtir, et par conséquent, le dessin des rues et des places est parfois inutilement grandiose, alors que les édifices sont bas et modestes. Au contraire des villes de la Renaissance en Europe notamment en Espagne, les villes coloniales européennes sont des villes *ouvertes et continuées* sans grands dispositifs de défenses ni de contraste ville-campagne. Car manquant de moyens humains, matériels, et ne résistant que à des peuples autochtones maux équipés, elles doivent pouvoir se développer dans toutes les directions, au fur et à mesure. Il faut assurer aussi que la ville possède une structure urbaine solide, grâce au plan en échiquier. De plus, les rues larges et rectilignes favorisent les charges de cavalerie et l'action des armes à feu. Mais l'uniformité de l'échiquier, décidé par la bureaucratie espagnole, interdit toute adaptation au caractère des lieux. C'est seulement au XVII^e siècle que les villes côtières sont fortifiées pour se défendre les attaques navales. Les villes coloniales espagnoles sont les réalisations urbanistiques les plus importantes du XVI^e siècle, et leur modèle en échiquier, suivant les principes de la symétrie et de la régularité géométrique, pour tracer leur *ville de fondation* en Amérique central et méridionale, est appliqué par les Français et les Anglais aux XVII^e et XVIII^e siècles pour la colonisation de l'Amérique septentrionale et le reste du monde.

La culture scientifique considère cette grille comme un instrument très général, applicable à n'importe quelle échelle : pour dessiner une ville, pour partager un terrain agricole, pour marquer les frontières d'un Etat⁴³⁴. Thomas Jefferson propose le « *Land Ordinance 1785* », ayant pour but de donner à chaque citoyen américain indépendant un même terrain. L'ensemble d'un pays-continent est dessiné : « *de l'échiquier territorial composé des*

⁴³² REPS John William, *op. cit.*, p. 14.

⁴³³ Les villes fortifiées anglaises sont diffusées largement parmi les Anglais, partant à la colonisation de l'Irlande du Nord et de l'Amérique, comme les modèles de leur propre tradition urbanistique, grâce à deux ouvrages importants : *Britannia* de William Camden publié en 1586, et *The Theatre of the Empire of Great Britain*, le grand atlas de John Speed, publié en 1611, selon John William Reps.

⁴³⁴ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, pp. 78, 305-319.

*townships – blancs/noirs, concédés entiers ou subdivisés en sections – à l'échiquier urbain définissant les parcelles construites – noires – de celles laissés libres – blanches -, la totalité du territoire nord-américain se trouve donc bien, pour Thomas Jefferson, strictement structuré, ordonnée, prédisposée à accueillir toute affectation ultérieure. Car cette organisation spatiale était, selon lui, parfaitement indissociable de l'organisation sociale qu'il avait envisagée pour la nouvelle nation »*⁴³⁵.

Villes coloniales espagnoles et portugaises

Pionnier et première puissance océanique en Europe au commencement des grandes découvertes, pendant plus trois cent ans, la colonisation espagnole se déroule essentiellement dans un immense territoire qui s'étend de l'Amérique du Nord à l'Amérique du Sud en passant par les Caraïbes, très varié à la fois par sa géographie et son climat, mais moins peuplé que l'Asie ou l'Afrique. Pour contrôler strictement et peupler entièrement cet espace utopique, un réseau des établissements humains⁴³⁶ et des voies terrestres capable de le quadriller est créé, de manière plus identique et plus complet parmi les œuvres européennes, grâce à une administration centralisée de la Couronne espagnole dès le début. Si « *en moins d'un siècle, plus de deux cents villes furent fondées dans le Nouveau Monde, comme autant de jalons sur les routes de la conquête* »⁴³⁷, c'est aussi par cette administration que « *les problèmes de fondation sont les mieux étudiés. Les colons partent avec des instructions détaillées : choix du site, plan régulier et place centrale, administration municipale, équipement intellectuel. Ainsi sont nées : au Guatemala, Guatemala (1524); au Pérou, Lima (1533) ; en Colombie, Santa-Fé de Bogota (1532) ; en Bolivie, Sucre (1538), appelée d'abord La Plata; au Chili, Santiago (1541), Concepción et de nombreuses villes de la côte; en Argentine, Buenos-Ayres (1535), Cordoba (1573) ; au Paraguay, Asunción; au Mexique, Guadalajara (1530), la Vera Cruz (presque contemporaine), Puebla (1532), Chihuahua (1539), Monterey (1560) et beaucoup d'autres* »⁴³⁸.

Sous la métaphore des « *villes nomades* », Alain Musset éclaire une autre notion importante des *villes coloniales européennes*, en particulier celles des espagnols en Amérique : les « *villes portatives* » ou la refondation des villes, à plusieurs reprises avec le même modèle en échiquier⁴³⁹ sur des sites différents. Ce phénomène découle de deux décalages à l'égard de la mise en œuvre pendant toute la période coloniale, notamment le choix d'un site logique, qui

⁴³⁵ MAUMI Catherine, *Thomas Jefferson et le projet du Nouveau Monde*, éd. de la Villette, Paris, 2007, p. 129.

⁴³⁶ Au niveau de l'administration, la Couronne espagnole règlemente une hiérarchie précise des centres urbains : *ciudad metropolitana* (ville dotée d'un évêché), *ciudad, pueblo, villa* selon Alain Musset. Au niveau de la fonction, jusqu'à la fin du XVIe siècle, la politique officielle espagnole est d'installer trois types d'établissements coloniaux distincts : les *missions* pour les ordres religieux et les Indiens convertis ; les *presidios* pour les camps militaires et leur intendance ; les *pueblos* et les *villas* comme centres civils pour la vie urbaine, le commerce et l'agriculture. La distinction est claire en théorie mais elle n'existe pas souvent dans la pratique et les fonctions alors se mélangent au sein d'un établissement. En revanche, les ordonnances royales, dont *Les Lois des Indes*, s'appliquent théoriquement aux centres civils, les *pueblos* et les *villas*. Un domaine de *pueblo* est généralement un carré de dix milles *varas*, soit cinq milles et quart de côté. La ville proprement dite se situe au centre où les *pobladores* (les premiers colons) reçoivent les *solars* (parcelles) pour construire leurs maisons. C'est autour de la ville que s'applique le système de distribution des terres arables aux colons, donc sa nature trouve sa source dans le modèle féodal analogue en Espagne, qui est, quant à lui, commun à toute l'Europe occidentale, donc les *pueblos* ou les villes coloniales britanniques, françaises remplacent le seigneur féodal, avec en réalité une conception élaborée de propriété collective et de gestion commune de terres. Cf. REPS John William Reys, *op. cit.* pp. 40, 51.

⁴³⁷ MUSSET Alain, « L'espace espagnol », dans ouvrage collectif, *Les villes françaises du Nouveau Monde, des premiers fondateurs aux ingénieurs du Roi (XVIe - XVIIIe siècles)*, éd. Somogy, Paris, 1999, p. 19.

⁴³⁸ LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes*, *op. cit.*, p. 20.

⁴³⁹ Selon Alain Musset, seules les villes situées dans des régions au relief accidenté (souvent des cités minières) dérogent à ce schéma imposé.

devient parfois il devient une affaire d'Etat, comme pour le cas de Mexico et son fondateur, Hernán Cortés. Le premier décalage vient des préjugés du perfectionnisme (qualité du site et modèle urbaine : géométrie, services urbains, organisation d'ensemble, divisions fonctionnelles des quartiers – les recommandations faites mille ou deux mille ans plus tôt par les intellectuels antiques de la Méditerranée), que Alain Musset désigne sous le nom de « *villes de papier* », fabriquées en métropole lointaine et imposées par le pouvoir monarchique sur l'ensemble du territoire colonisé, et de la méconnaissance des Espagnols quant à la grande et diverse nature de l'Amérique, de sa géologie, de son climat tropical, de ses courants maritimes, de ses risques naturelles et de ses épidémies. Le deuxième décalage est entre ces « *villes de papier* » et la compétence, l'expérience, l'interprétation des fondateurs, militaires ou civils modestes sur place, ainsi que la limite de moyens pour la fondation des villes. « *D'une certaine manière, la ville hispanique en Amérique était la concrétisation d'une utopie urbaine et sociale : on devait créer des villes fonctionnelles obéissant à des principes clairement établis, imposer des techniques architecturales inconnues et des paysages urbains nouveaux à des populations mal préparées à cette évolution, séparer pour mieux les contrôler des groupes ethniques aux intérêts divergents* »⁴⁴⁰.

Formulées par les intellectuels de hautes qualités, « *architectes et urbanistes, mais aussi des hommes de cabinet et de pouvoir qui ont joué un rôle central dans les processus de la colonisation espagnole* »⁴⁴¹, tous imprégnés de la culture de la Renaissance, les « *villes de papiers* » fournissent à ces fondateurs des instructions détaillées sur le modèle urbain, le choix d'un site et l'organisation de la société urbaine de la ville future, comme l'écrit Pierre Lavedan. Les matériaux des « *villes de papier* » convergent de trois courants. Le premier provient certainement des ouvrages urbanistiques, philosophiques, scientifiques de la culture de la Renaissance, comme les traités de Leon Batiste Alberti, de Francesco di Giorgio Martini, les cités idéales « balistiques », les doctrines d'Hippocrate et Vitruve pour choisir un site d'hygiène et de prophylaxie, mais aussi de celles du saint Thomas d'Aquin (1225-1274) comme *De regimine principum*, l'importantes dans un pays catholique. Elles proviennent également de la culture espagnole, proprement dite, comme la pratique de tracés orthogonaux romains, de la tradition militaire médiévale des *poblaciones* liées à la Reconquête. Le traité d'architecture de Francesc Eiximenis, écrit en 1380, propose que la cité idéale ait une forme carrée et une place centrale, elle est divisée en quatre quartiers qui disposent chacun d'une place plus petite, c'est un plan qui sera souvent répété en Amérique. Cette forme urbaine géométrique s'est développée en Espagne au XVe siècle, à la veille du premier voyage de Christophe Colomb, avec la fondation de plusieurs cités au tracé régulier par le roi Ferdinand II et la reine Isabelle, comme Puerto Real (1483) et Santa Fe de Granada (1492)⁴⁴². Pour John William Reys, c'est dans cette dernière qu'il faut peut-être voir l'origine des remarquables *Lois sur les Indes*, qui devaient guider la conception de centaines de villes coloniales espagnoles au cours du siècle suivant⁴⁴³.

L'élément le plus imposant est donc les doctrines édictées par la Couronne. Très tôt et à plusieurs occasions, la Couronne a indiqué comment il fallait choisir un site et à organiser la future ville, physiquement et socialement, selon Alain Musset. Dès 1501, Ferdinand II donne les instructions suivantes à Nicolas de Oviedo, futur gouverneur et refondateur de Saint-Domingue, « *comme il faut créer des établissements dans l'île d'Española et que, d'ici, il n'est pas possible de donner des instructions précises, examinez les sites possibles, et créez autant des établissements qu'il vous semblera utile dans les endroits qui vous paraîtront propices,*

⁴⁴⁰ MUSSET Alain, « L'espace espagnol », *op. cit.*, p. 20.

⁴⁴¹ *Ibid.*

⁴⁴² *Ibid.*

⁴⁴³ REYS John William, *op. cit.*, p. 19.

conformément aux qualités des terrains et des sites, ainsi qu'aux établissement de la population locale ». En 1513, 1526, 1529 (édictees par Charles Quint), 1559, 1573 (édictees par Philippe II), la Couronne multiple des ordonnances, «proposé aux aventuriers décidés à tenter leur chance dans le Nouveau Monde, pour la plus grand gloire de Dieu et de la Couronne espagnole », mais il faut savoir que ces ordonnances « sont parfois l'exacte paraphrase des auteurs antiques qui leur servent de référence, parmi lesquels Vitruve occupe une place de choix », selon Alain Musset. Comme les trois premiers, l'Ordonnance de 1559 insiste particulièrement sur le choix du site en tenant compte des indications antiques. Il doit être élevé et commode, salubre et sans marécageux, riche en eau pure, en bois, en pâturages, en terre arable à proximité. Ces indications portent aussi sur la position de la ville par rapport au site, sur l'organisation administrative de la ville (la création d'une police, l'élection des échevins et des magistrats...), et sur des perspectives économiques. Mais ces doctrines semblent ne pas intéresser à la morphologie ou à la structure de la cité, même elles précisent l'importance de la répartition du terrain qui doit être conçue dès le début comme définitive⁴⁴⁴.

Et pourtant depuis 1492, les Espagnols ont déjà fondé des dizaines de villes dont le plan régulier semble souvent sortir du même moule⁴⁴⁵. Il faut attendre l'Ordonnance de 1573, *Nouvelles Ordonnances de découvertes et de peuplement (Les Lois des Indes, 148 articles)*, qui codifie des règles, que selon Leonardo Benevolo, c'est « la première loi d'urbanisme de l'époque moderne ». Alors que selon Alain Musset, elles apparaissent bien que leur tardives (la grande période d'expansion de l'empire espagnol en Amérique est en effet terminée), comme une véritable document d'urbanisme utilisable par tous les conquérants qui peuvent tracer la ville seulement « avec la corde et la règle », même s'ils n'avaient aucune connaissance particulière en architecture ou en géométrie, ce qui était généralement le cas. En revanche, l'intérêt de cette doctrine est de fixer sur le papier des normes urbanistiques d'une ville idéale déjà inscrites dans la pierre, mais souvent avec difficulté. Selon John William Reys, il ne fait pas de doute que l'expérience acquise dans les colonies par les essais et les erreurs des premières années du XVIe siècle, s'est révélée utile pour élaborer ces règles. En effet au cours du premier siècle, la Couronne espagnole envoie à ses colons en Amérique plusieurs questionnaires sur l'environnement local.

Avant de présenter un extrait de cette loi, rappelons quelques points importants : on recommande d'abord de choisir des parages sains, à l'air pur et au climat tempéré, tandis que au cœur du plan en échiquier, au croisement de deux voies principales « romaines », se trouvent la *plaza mayor* (et aussi les places secondaires d'ailleurs comme le modèle idéal proposé par Francesc Eiximenis) et l'église pour la conversion au catholicisme. Dans le cas des villes portuaires, elles doivent être décalées vers le port, alors que les dimensions des voies sont adaptées écologiquement au climat : on les fera larges si les températures moyennes sont froides, étroites s'il fait chaud, pour empêcher les rayons du soleil de frapper directement les murs des édifices. Dans cette doctrine, la géométrie d'Alberti, qui repose avant tout sur une hiérarchie sociale, est complétée par l'approche plus fonctionnaliste de Martini, pour qui la ville est comparable à un corps humains dont il faut organiser le fonctionnement, en évitant d'en mélanger les fonctions, et en éloignant du centre les activités polluantes (boucheries, tanneries, pêcheries)⁴⁴⁶. Nous ne pouvons que dire que *Les Lois des Indes*, qui offrent une combinaison unique à ce jour de doctrines d'urbanisme proviennent de sources européennes diverses, modifiées par l'expérience dans les îles et sur le continent hispano-américain, conclut John William Reys, ajoutant que les villes coloniales espagnoles

⁴⁴⁴ *Ibid.*, p. 34.

⁴⁴⁵ MUSSET Alain, *Villes nomades au Nouveau Monde*, pp. 38-39, éd. EHESS, Paris, 2002.

⁴⁴⁶ *Ibid.*, pp. 40, 41, 42, 84.

en Amérique du Nord sont fondées conformément aux ordonnances royales, dont *Les Lois des Indes*⁴⁴⁷.

« ... En arrivant dans le lieu où le nouvel établissement doit être fondé (selon notre volonté ce doit être un espace libre, et qui peut être occupé sans déranger les Indiens, ou avec leur consentement), le plan comportant les places, les rues, et les lots de terrain doit être tracé sur le sol au moyen de cordes et de piquets, en commençant par la place principale d'où les rues doivent partir en direction des portes et des principaux chemins ruraux, et en laissant suffisamment d'espace libre pour que la ville, qui est appelée à grandir, puisse s'étendre toujours de la même manière [...]. La place principale doit se trouver au centre de la ville, être de forme oblongue, d'une longueur au moins égale à une fois et demie la largeur, car cette proportion est celle qui convient le mieux aux fêtes où l'on utilise des chevaux, et aux autres cérémonies. La dimension de la place sera proportionnée au nombre d'habitants, en tenant compte du fait que les villes des Indes étant nouvelles sont appelées à croître ; et il va de soi, précisément, qu'elles croîtront. Par conséquent il faut projeter la place en relation avec la croissance possible de la ville. Elle ne doit pas avoir moins de 200 pieds de large, et 300 de long, ni plus de 500 pieds de large et 800 de long. Une place bien proportionnée de grandeur moyenne aura 600 pieds de long et 400 de large.

Les quatre rues principales sortent de la place, chacune à partir du pool médian de chacun des côtés, et deux autres rues, de chacun des angles. Les quatre angles doivent être orientés vers les quatre points cardinaux, ainsi les rues qui partent de la place ne seront pas directement exposées aux quatre vents principaux. Toute la place, et les quatre rues principales qui en sortent, seront pourvues de portiques, car ils sont parfaitement adaptés aux personnes qui s'y rassemblent pour y tenir commerce. [...]

Les huit rues qui aboutissent aux quatre angles de la place doivent y déboucher sans être obstruées par les portiques de la place. Ces portiques doivent s'arrêter aux angles de telle sorte que les trottoirs des rues puissent être alignés avec ceux de la place. Les rues sont larges dans les régions froides, étroites dans les régions chaudes ; mais dans un objectif de défense, là où on utilise les chevaux, il conviendra qu'elles soient larges. [...]

Dans les villes de l'intérieur, l'église ne doit pas se trouver sur le périmètre de la place, mais à une distance telle qu'elle se détache distinctement, et qu'elle apparaisse séparée des autres édifices de façon à être vue de partout ; elle paraîtra ainsi plus belle et plus imposante. Elle devra être quelque peu surélevée, de façon que les gens doivent gravir une série de marches pour en atteindre l'entrée. [...] L'hôpital où sont accueillis les pauvres et les malades non contagieux, sera construit sur le côté nord, de façon qu'il soit ainsi exposé au sud. [...] Les terrains à bâtir situés autour de la place principale ne doivent pas être concédés aux particuliers mais réservés à l'église, aux édifices royaux et municipaux, aux boutiques et aux habitations des marchands, qui doivent être construites en premier. [...]

Les lots restants seront tirés au sort et distribués à ceux des colons qui sont habilités à construire autour de la place principale. Les lots non affectés doivent être conservés pour les colons qui sont susceptibles d'arriver par la suite, ou pour en disposer à notre gré [...] »⁴⁴⁸.

Dans ce vaste chantier de fondation à l'échelle continentale, les vraies premières villes sont celles au bord de l'eau, car « à ce moment là, les Espagnols étaient toujours dans la première

⁴⁴⁷ REPS John William, *op. cit.*, p. 38. La première ville coloniale en Amérique du Nord est Saint-Augustine fondée en 1565 à Florida par Don Pedro Menéndez de Aviles sur l'ordre de Philippe II. Elle est un petit établissement quadrillé de onze blocs, situé à quelque distance du fort qui protège l'entrée du port.

⁴⁴⁸ Cité in BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, pp. 313-314.

étape de leur contrôle des territoires nouvellement découverts : la mer était une alliée qui permettait aux conquérants de maintenir un lien permanent avec la métropole », écrit Alain Musset. Elles sont « comme points de départ pour des expéditions et comme base d'approvisionnement et de commerce future », selon John William Reys. Elles sont d'abord les « capitales ». Comme en 1519, sous l'ordre d'Hernán Cortés, le géomètre Alonso Bravo trace le plan orthogonal avec au centre la place d'armes de Mexico, capital de la Nouvelle - Espagne sur les ruines de la capitale aztèque de Tenochtitlan, entourée par le grand lac salé Texcoco. En 1535, Francisco Pizarro fonde Lima, « Ville des Rois », au bord du Pacifique, et capitale de la vice-royauté du Pérou de la Couronne espagnole, au cœur de la vaste zone occupée par les Incas. Elles sont également les villes portuaires, surtout aux positions stratégiques en Antilles, l'ultime étape pour les navires espagnols de la route des Indes qui s'en retournent vers Séville, mais pour Alain Musset, dans ce premier espace contrôlé par les Espagnols, le processus de fondation des villes est particulièrement hésitant à cause de choix d'un site mal interprète, et en grande partie par la légèreté des structures urbaines mises en places par les fondateurs. Le plan de ces premières villes dans les Antilles manque de clarté et de régularité, même s'il s'organise autour d'une place centrale, avec les rues à angle droit, à la manière des camps militaires de l'époque romaine⁴⁴⁹. Le premier vrai centre urbain européen en Amérique est la ville portuaire de Saint-Domingue, fondée en 1496 par Bartolomeo Colomb, sous le nom de Nueva Isabela⁴⁵⁰ en hommage à la reine Isabelle de Castille, au sud de l'île sur la rive orientale du fleuve Ozama. A la suite de l'ouragan qui la détruit entièrement, elle est refondée en 1502 par Nicolas de Ovando, à l'emplacement de l'actuelle sur la rive occidentale, sous le nom de Saint-Domingue de Guzman. Sous la direction de ce dernier, « la ville fut construite avec un réseau de rues rectangulaires, et ce modèle sera ensuite largement appliqué par les Espagnols au Nouveau Monde »⁴⁵¹. Citons un témoignage contemporain écrit en 1526 par l'historien Gonzalo Fernandez de Oviedo, qui se trouve dans tous les ouvrages d'histoire : « *Quand à Saint-Domingue,...* La disposition générale de la ville est bien meilleure que celle de Barcelone, car beaucoup de rues sont mieux nivelées, plus large et infiniment plus droites. Comme la ville a été fondée de notre époque, on a pu planifier l'ensemble dès l'origine. Elle a été conçue par la règle et le compas. Toutes les rues ont été soigneusement mesurées. C'est pourquoi Saint-Domingue est mieux pensée qu'aucune autre ville que j'ai vue... ». La Havane est alors fondée en 1515, refondée à l'emplacement actuel en 1519 par Diego Vélasquez de Cuellar. A l'égard du site, La Havane est déplacé trois fois, de l'embouchure de la rivière de la Chorrera à la péninsule, qui sépare la mer du bassin de Carenas par un chenal au nord de l'île, parce que selon le géographe Elisée Reclus, ces hésitations sont dues à la méconnaissance absolue du milieu géographique récemment découvert par les conquistadors. Dès 1540, La Havane possède une première forteresse, au Sud de la quelle un plan de 1567 montre la *Plaza Mayor*, la première église et quelques maisons éparpillées le long de trois ou quatre rues à peine ébauchées. Deux nouveaux forts sont édifiés de 1589 à 1597, à l'entrée du chenal⁴⁵².

⁴⁴⁹ MUSSET Alain, *op.cit.*, p. 42.

⁴⁵⁰ En 1492, Christophe Colomb construit le premier fort primitif, La Navidad, au nord de l'île et l'année suivante, la première ville, Isabela, à quelques distances à l'est du fort, lors son deuxième voyage, mais ils n'existent plus à cause du mauvais emplacement : manque d'eau potable et insuffisance pour le mouillage des navires, ainsi que les forts vents venant du nord. Nueva Isabela est la plus ancienne ville permanente, encore existante, fondée par les Européens en Amérique. En 1508, elle devient le siège de la vice-royauté des Amériques.

⁴⁵¹ REYS John William, *op.cit.*, p. 32.

⁴⁵² LAVEDAN Pierre, *l'Urbanisme à l'époque moderne, XVIe – XVIIIe siècle*, éd. Arts et métiers graphiques, Paris, 1982, p. 251. Cuba n'est colonisé qu'en 1511, mais les Espagnols comprennent rapidement l'existence du Gulf Stream, et que seule la côte septentrionale de Cuba dispose de ports naturels permettant d'accueillir de grande convois. Depuis la fin du XVIe siècle, tous les navires rentrant d'Amérique espagnole doivent se réunir à La Havane à des dates fixées par le Conseil des Indes, pour regagner ensuite l'Europe en convois. Diego Vélasquez de Cuellar fonde sept villes en moins de trois ans : Baracoa (1512), Bayamo (1513), Santiago, Puerto Principe, Sancti Spiritus, Trinidad, La Havane (1514-1516).

Faisant concurrence aux Espagnols dès XVe siècle, et les premiers à découvrir l’Afrique noir, l’Asie, l’Amérique du Sud, l’Australie, les Portugais fondent leur réseau des villes coloniales d’une manière différente de celle des Espagnols, et peut-être comparable à celle grecque antiques. Isolées géographiquement et « *reliées seulement entre elles par la voie maritime ou fluviale* », selon Laurent Vidal⁴⁵³, les villes coloniales portugaises découlent de la stratégie coloniale de leur Couronne, qui a la vocation d’établir le commerce mondial avec le monopole portugais et d’exploiter à moindre coût des richesses locales, mais non de peupler de leurs colons en masse les territoires accordés par les bulles pontificales. « *Cette particularité marque à la fois logique de choix du site et du modèle urbanistique adopté pour leur construction* ». Les villes sont alors bien souvent des ports et des comptoirs, situés au long des façades maritimes ou des archipels de l’Amérique méridionale, de l’Afrique et de l’Asie, comme des points de relais où sont acheminés les produits à exporter en direction de l’Europe et permettant aux bateaux de se ravitailler à mi-parcours. En Inde, où les populations nombreuses sont peuplées, hostiles, ayant une tradition urbaine fortifiée, « *la régularité remarquable de la trame urbaine des comptoirs fortifiés, s’inspirant des modèles des villes idéales [balistiques], constitue l’un des meilleurs témoignages* », c’est aussi le cas des villes en Afrique. Au Brésil, les populations sont moins nombreuses et moins guerrières. Les Portugais maîtrisent entièrement cet immense territoire et le considèrent une base arrière rurale où ils exploitent les produits agricoles, dont le sucre, et le bois pour les marchés urbains européens. Alors, tous les noyaux urbains se trouvent d’abord à proximité des principales aires de développement agricole sur le littoral. Selon Laurent Vidal, « *jusqu’au début du XVIIIe siècle, les critères d’élection des sites répondent ainsi à des contraintes économiques et à des impératifs de sécurité. L’emplacement des villes est généralement lié à la présence d’un port naturel en eaux profondes (le Recôncavo pour Salvador et la baie de Guanabara pour Rio de Janeiro), d’une embouchure de fleuve (Olinda, Rio Grande do Norte, Belém), d’une île ou d’un site escarpé facile à défendre contre les Indiens ou les incursions étrangères (Sao Vicente, Rio, Salvador), et doit se trouver à proximité de sources pour le ravitaillement de la population* ».

C’est seulement à partir de la deuxième moitié du XVIIIe siècle, avec le marquis de Pombal au poste de premier ministre que la position des villes coloniales répond désormais à des objectifs avant tout politiques : la ville devient un instrument de consolidation de la domination territoriale portugaise, notamment les terres amazoniennes au fond du pays en éliminant les « cités idéales » des Jésuites en 1760. Citons quelques villes « capitales » : Vila Bela fondée en 1752 pour le Matto Grosso, Barcellos et São Miguel fondées en 1755 et 1765 pour l’Amazonas, ou Mazagão fondée en 1769 pour l’Amapá au nord. Dans ce contexte, les maîtres de plantation (*senhores de engenhos*) et les marchands portugais sont alors les acteurs principaux de la société urbaine, les établissements urbains se hiérarchisent de façon relativement stricte en deux typologies : *vilas* et *ciudades*⁴⁵⁴. Si sur les territoires des capitaineries, les *vilas* (bourgs) sont créées à l’initiative des donataires et soumis à leur autorité, selon les modèles de bourgs et bourgades au Portugal, marqués par l’irrégularité et la quasi-absence de système d’organisation générale, les *ciudades* (villes royales) sont plus adaptées au terme de *villes de fondation*. Sur les territoires appartenant à la Couronne, elles sont fondées et administrées sous l’ordre et le contrôle de la Couronne. Points de concentration des ressources financières et militaires, des colons, elles assurent le contrôle du territoire colonial, ce qui explique une attention scrupuleuse portée à l’emplacement, à la

⁴⁵³ Cf. VIDAL Laurent, « l’Espace portugais », dans ouvrage collectif, « *Les villes françaises du Nouveau Monde, des premiers fondateurs aux ingénieurs du Roi (XVIe - XVIIIe siècles)*, op.cit, pp. 23-27.

⁴⁵⁴ Selon Laurent Vidal, la première *vila* fondée au Brésil est celle de São Vicente en 1532, (soit 32 ans après la découverte du Brésil) et la première *cidade* est Salvador de Bahia en 1549. A la fin du XVIe, il existe quatorze *vilas* et trois *ciudades* (Salvador, Rio de Janeiro en 1565, Filipéia en 1585). A titre de comparaison, en 1573, il y a déjà 225 noyaux urbains en Amérique espagnole.

position et au choix d'un site, et également à leur plan d'urbanisme et à l'architecture. Selon Laurent Vidal, « *pour chaque construction de cidade, les plans sont donc dessinés par des techniciens européens qui prennent soin d'appliquer un tracé urbain aussi régulier que possible et un traitement architectural solennel et monumental aux bâtiments du pouvoir, civil, militaire, religieux* ». Si le premier gouverneur général du Brésil, Tomé de Souza, fonde Salvador de Bahia au bord de la baie de Tous-les-saints comme capitale, avec l'ingénieur Luis Dias, envoyé spécialement de Lisbonne, qui dispose de modèles de plans qui lui ont été fournis par la Couronne, la création de la charge d'ingénieur principal du Brésil auprès du gouvernement général et les « écoles d'artillerie et d'architecture militaire », permettent que les nouvelles villes dans l'arrière pays soient dessinées par les ingénieurs militaires, donc leur plan doit renvoyer une image d'ordre. Citons Vila Bela, la nouvelle capitale du Matto Grosso fondée en 1752, avec au centre une vaste place carrée de 90 mètre de côté, qui commande la distribution de rues rectilignes d'une largeur de 13 mètres.

Villes coloniales britanniques et françaises

Plus d'un siècle après que les villes coloniales espagnoles ont gravé déjà leur physionomie homogène sur sol du Nouveau Monde, les nombreuses puissances océaniques européennes rivalisent dès XVI^e siècle pour entrer dans la course à la voile, dans laquelle le duel Français - Britanniques prend finalement l'avantage sur les autres au cours du XVII^e siècle. Si les grandes batailles sont d'abord en Amérique du Nord, dans la partie occidentale, ce n'est que vers la fin de ce siècle que les Français et les Britanniques réussissent à réalisation des plans d'urbanisme qui vont au-delà d'un petit groupe de maisons, et conçoivent des véritables villes avec un réseau de rues en quadrillage sur ce continent⁴⁵⁵. Alors qu'en Europe le contexte social et culturel urbain est marqué par des changements importants dès le début du XVII^e siècle, ce qui modifie les méthodes d'élaboration du projet et de gestion urbaine⁴⁵⁶. En ce qui concerne les modèles urbains français qui se manifestent dans ce contexte, nous les avons déjà abordés à travers les analyses sur la fondation de Versailles. Si nous nous tournons vers l'Angleterre, nous sommes frappés par l'absence presque totale de planification de nouvelle ville, à une époque où cette activité était florissante en France et, dans une moindre mesure aux Pays-Bas⁴⁵⁷. Au XVII^e siècle, les expériences de planification britanniques ne s'expriment que dans deux exemples dissemblables dans la dimension et la conception. La première est la fondation des villes fortifiées en Irlande du Nord, la première frontière de la colonisation britannique. Leur plan est en grille orthogonale, avec ou sans place centrale, et « *ces mêmes formes se trouveront quelques années plus tard en Nouvelle-Angleterre et en Virginie* »⁴⁵⁸. Tandis que le Grand incendie de Londres en 1666 ne sert qu'à offrir aux Londoniens une série de huit « villes de papier » diverses, dans le but de reconstruire entièrement cette « ville médiévale ». John Evelyn et Christopher Wren proposent trois plans avec « *les modèles urbains baroques* », « *de grands avenues en diagonales, des ronds points, des ovales, et des squares apparaissent dans ces schémas qui aurait pu être dessinés par Palladio lui-même* », écrit Reys. Les cinq autres restent dans l'esprit culturel antique : Capitaine Valentine Knight propose un grille de 24 voies d'est en ouest et 12 voies orientées nord-sud ; Robert Hooke imagine un plan en échiquier avec des blocs carrés d'habitation et leurs quatre squares résidentiels semblables ; Richard Newcourt apporte deux plans en échiquier avec les blocs carrés d'habitation, cinq places donc quatre résidentielles semblables et l'église se trouve sur la place publique centrale. Jamais réalisés, « *ces plans n'eurent sur l'urbanisme colonial qu'une influence indirecte* », comme Annapolis la capitale du Maryland

⁴⁵⁵ REPS John William, *op.cit.*, p. 8

⁴⁵⁶ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, p. 325.

⁴⁵⁷ REPS John William, *op.cit.*, p. 19.

⁴⁵⁸ *Ibid.*, p. 20.

fondée trente ans plus tard, et qui seul rappelle le style baroque. Mais ces expériences de planification britannique apportent deux éléments nouveaux sur la conception des villes coloniales en Amérique. Le premier est le rôle actif désormais de l'initiative privée dans la fondation des villes et les opérations urbaines. Les sociétés anglaises participent à la création de plusieurs villes coloniales en Irlande du Nord, selon l'accord avec l'*Irish Society*, compagnie coloniale créée par le Conseil de la Cité de Londres. La reconstruction et le développement de Londres, devenue la plus grande ville bourgeoise d'Europe au XVIII^e siècle, ne sont pas contrôlés par un plan d'urbanisme municipal, comme à Amsterdam, ou guidé par les aménagements monumentaux de la Cour, comme à Paris : Londres est une mosaïque de petites initiatives – opérations de lotissements encouragées par les propriétaires de terrains, nobles et bourgeois – qui alternent avec de nombreux espaces verts publics et privés, comme le quartier des lotissements réguliers d'Harley Street⁴⁵⁹. Alors, si les places centrales, symbole des pouvoirs (rois et pape, princes et cardinaux) se situent au cœur de la culture de la Renaissance, dès le XVII^e siècle, celles-ci fonctionneront comme places résidentielles, situées au milieu d'habitation ; comme places publiques municipales. A Londres, de nouveaux squares résidentiels (créés rapidement par la suite dans toute l'île britannique) sont différents de la place Royale de Paris, en forme de cercles, d'ovales ou de rectangles, gazonnés ou plantés d'arbres qui en occupent le centre. De plus, ces opérations urbaines sont développées par l'initiative privée, donc les façades des bâtiments riverains ne sont pas absolument identiques, mais elles formaient presque toujours un ensemble harmonieux dû aux matériaux, à la couleur et aux proportions, selon Reys.

Dans cette circonstance politique, culturelle complexe et entre deux batailles, les Français et les Britanniques créent leurs villes coloniales avec deux politiques qui répondent à des objectifs différents, correspondant à leurs contraintes socioéconomiques et au contexte géographique et anthropologique propre aux continents colonisés. Du XVII^e au XVIII^e siècles en Amérique du Nord et aux Antilles, leur politique est d'implanter des colonies de peuplement dès le début, avec une fonction de comptoir commercial, pour contrôler et enraceriner ces vastes territoires naturels très peu peuplés de tribus autochtones, où aucune pénurie de terrains à bâtir n'impose aux colons de s'agglomérer étroitement dans des établissements ramassés comme en métropole. Ce processus ne achève qu'au XIX^e siècle en Océanie et en Asie, en Afrique où les populations sont nombreuses, guerrières et possèdent la tradition urbaine fortifiée. Sur ceux derniers continents jusqu'au XIX^e siècle, les Français et les Britanniques (et les Hollandais) se contentent d'une implantation par des comptoirs commerciaux portuaires avec un monopole, comme l'outil par la suite pour une domination territoriale complet sous forme de protectorat, de colonie ou de département. Ces comptoirs sont des villes « balistiques », donc leurs canons sont orientés plutôt vers la mer pour se défendre les autres puissances européennes que vers l'intérieur, où se juxtaposent les établissements urbains locaux à proximités, leurs partenaires commerciaux. Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, les Européens ne seront jamais très nombreux en Asie, en Afrique ou en Océanie. Les plus importantes communautés européennes se trouvent à Goa et à Batavia, où on ne compte pourtant que 5.000 individus dans la seconde moitié du XVIII^e siècle⁴⁶⁰. Selon Pierre Pinon, un simple comptoir commercial ou une colonie de peuplement n'ont pas les mêmes exigences de concentration de population.

Un autre point commun concerne le choix du site. La voie maritime assure le lien unique de ravitaillement et de commerce avec la métropole, mais aussi un moyen d'expédition privilégié. En Amérique du Nord, les premières villes coloniales britanniques sont portuaires maritimes et sont les noyaux des treize colonies qui bordent et referment la côte d'Atlantique, du Canada glacial à la Floride espagnole. En conséquence, les premières villes coloniales

⁴⁵⁹ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, p. 352.

⁴⁶⁰ LAVEDAN Pierre, *l'Urbanisme à l'époque moderne, XVI^e – XVIII^e siècle, op.cit.*, p. 260.

françaises sont fondées au bord du Saint-Laurent et du Mississipi - leurs voies d'accès uniques aux vastes territoires continentaux - le Canada et la Louisiane - s'étendant presque à l'infini où la terre même est la ressource la plus abondante. Il s'agit avec ces villes coloniales françaises et britanniques, selon John William Repts, de centres commerciaux, de bases d'exploration ou d'exploitation des ressources naturelles, de camps militaires destinés à soumettre une région, de port de pêche ou de commerce, ou encore de refuge contre les persécutions religieuses en Europe⁴⁶¹.

Comme les Espagnols, les Français et les Britanniques ont le même problème de choix du site « sain et propice », et il y a beaucoup de transfert et de refondation des villes, au moins des centres de décisions : en Amérique du Nord c'est le cas de La Mobile, du Biloxi et de La Nouvelle Orléans⁴⁶²; en Afrique noire c'est le cas des capitales « matricielles », Saint-Paul de Luanda (Angola), Freetown (Sierra Léone), Banjul (Gambie), Libreville (Gabon), Monrovia (Libéria), Khartoum (Soudan), Conakry (Guinée) ; donc la cause en est « *des tâtonnements des administrations afin de sélectionner le meilleur site, surtout par rapport aux voies de communication ou au climat* »⁴⁶³. Les créations urbaines obéissent, pourtant, à quelques règles élémentaires, notamment le choix de l'emplacement : un site escarpé, présentant des défenses naturelles, placé au carrefour de voies de communications naturelles, situé à proximité d'au moins un point d'eau. Sécurité, hygiène et accessibilité des sites semblent guider d'abord l'action des fondateurs, qu'il s'agisse des compagnies privées ou des ingénieurs du roi⁴⁶⁴. Yves Marguerat suppose que ce phénomène se trouve constamment dans les territoires où la faiblesse des traditions urbaines locales a facilité les tâtonnements et les hésitations des colonisateurs, donc l'Afrique noire et l'Amérique du Nord. Nous ne l'apercevons pas dans les territoires où se trouvent des civilisations qui possèdent déjà la tradition urbaine, pratique et théorique, depuis des millénaires, donc l'Asie ou l'Afrique méditerranéenne.

En Amérique, l'autre point important c'est le rapport entre le pouvoir monarchique et le mercantilisme à l'initiative privée, dans le processus de fondation des colonies, tant des territoires que des villes. A titre comparatif, les Espagnols, les Français et les Britanniques agissent généralement de façon différente. Seuls les Espagnols entreprennent tout de suite une opération officielle avec des règles précises du pouvoir monarchique. Ailleurs, ce n'est que l'addition de tentatives souvent non officielles⁴⁶⁵. En effet, les colonies françaises et britanniques sont fondées par l'initiative privée, qui réclame leurs droits à la Couronne. L'initiative privée s'est des explorateurs ou des compagnies de commerce appartenant aux nobles ou aux bourgeois, avec l'accord et l'appui important de la Couronne. Ces colonies sont fondées d'abord comme des concessions de commerce de monopole, avant de devenir les colonies royales⁴⁶⁶, bénéficiant des mesures plus efficaces, qui sont prises en vue de la colonisation et d'une administration directe de la Couronne. L'espace britannique montre un autre phénomène - la « privatisation » de certaines colonies, dont les propriétaires issus des nobles comme la Caroline du Nord, ou issu des bourgeois - dissidents religieux comme le Connecticut (fondée par Thomas Hooker, puritain), la Pennsylvanie (fondée par William Penn, quaker, en échangeant d'une dette de la Couronne). Mais la différence entre les Français et les Britanniques à l'égard de la politique de l'implantation s'imposera par la fondation des villes. Si les Français hésitent entre l'exploitation et le peuplement, entre la

⁴⁶¹ REPS John William, *op.cit.*, p. 8.

⁴⁶² LAVEDAN Pierre, *l'Urbanisme à l'époque moderne, XVIe – XVIIIe siècle, op.cit.*, p. 227.

⁴⁶³ MARGURATE Yves, « Capitales en balade : remarques historico-géographiques sur les changements de capitale en Afrique Noire », in *Cahiers d'Outre-Mer*, Bordeaux, 1991, 44 (175), pp. 217-242.

⁴⁶⁴ PINON Pierre, VIDAL Laurent, « l'Urbanisme français au Nouveau Monde », in ouvrage collectif, *Les villes françaises au Nouveau Monde, op. cit.*, p. 57.

⁴⁶⁵ LAVEDAN Pierre, *l'Urbanisme à l'époque moderne, XVIe – XVIIIe siècle, op.cit.*, p. 227.

⁴⁶⁶ Par exemple : la colonie de Canada fondée en 1605 devient la colonie royale française en 1663, Caroline du Nord fondée en 1653, devient la colonie royale anglaise en 1729.

mission religieuse et l'esprit mercantiliste, les Britanniques partent avec l'intention de s'établir en cherchant ailleurs l'indépendance spirituelle dans une perspective de prospérité. En effet, à côté des explorateurs et des militaires, des nobles et des armateurs, chez les Français, certains fondateurs sont des missionnaires de la foi chrétienne, voulant convertir des infidèles autochtones, c'est le cas de Maisonneuve avec Montréal ; alors chez les Britanniques, ce sont souvent des non-conformistes en matière de religion⁴⁶⁷, comme dans le cas de William Penn, gouverneur et propriétaire de la Philadelphie et de la Pennsylvanie. La réalité des différents intérêts, surtout commerciaux, n'a pas favorisé un contexte de stabilité essentiel à la fondation de villes ou d'établissements permanents⁴⁶⁸. C'est seulement à partir de deuxième moitié du XVIIe et surtout au XVIIIe siècle que les Français et les Britanniques arriveront à créer leurs villes coloniales, en terme de *villes de fondation*, après s'être contentés de la création des comptoirs - forteresses, « *intégrant plusieurs des éléments d'aménagements du château-fort médiéval* », selon Marc Lafrance, pendant plus d'un siècle.

Dans l'espace français en Amérique, selon Pierre Pinon et Laurent Vidal, « *deux périodes peuvent être distinguées. Jusqu'au milieu du XVIIe siècle, la création urbaine ne semble pas être une priorité, elle est assurée par des moyens modestes* ». Après « Abitation du Port-Royal » en 1605, « Abitation de Québec » en 1608, Montréal, fondée en 1642, ne comprend qu'un plan régulier assez sommaire, sans dispositifs de fortifications à sa fondation, elle se développe de part et d'autre d'une rue principale longeant la rive du fleuve en raison des contraintes naturelles. La deuxième période découle des réformes de Louis XIII et Richelieu pour la réorganisation de la marine marchande, puis de celle de Louis XIV pour la réorganisation de l'Etat, la France est alors « *dotée de solides outils, tant sur le plan matériel qu'administratif pour intervenir dans ses colonies : l'envoi des intendants et des ingénieurs du roi à partir des années 1670. Ces derniers seront les deux acteurs principaux de la nouvelle politique urbaine coloniale* »⁴⁶⁹. Celle-ci franchit une autre ligne à partir du XVIIIe siècle, avec deux processus, officiel et spéculatif, qui se déroulent parallèlement.

Le premier processus peut se trouver dans la fondation du réseau des villes coloniales sur l'île de Saint-Domingue (partie occidentale). La décision de fonder des villes et le choix des sites sont de la responsabilité du gouverneur militaire de l'île, éventuellement de l'intendant, assistés par un ingénieur du Génie, fréquemment du directeur des fortifications de Saint-Domingue. L'exportation de sucre, café, indigo indique que le choix des sites doit assurer la fonction portuaire maritime mais, « *qu'il existe un bourg sur le site même, qu'il soit sur un site voisin ou qu'il n'en existe pas, le processus de fondation est de fait ex nihilo, puisque aucune trace de l'occupation antérieure du lieu ne subsiste dans le plan de fondation. Les plans de fondation, à une exception près (Port-de-Paix), sont parfaitement réguliers : il s'agit de quadrillages de type colonial, comme les Espagnols le pratiquaient en Amérique depuis le XVIe siècle. La typologie des fondations est extrêmement claire et homogène. Il ne s'agit pas peut-être pas de plans de villes idéales fortifiées dans la tradition des villes de la Renaissance italienne ou même dans celle des villes militaires de Vauban pour la France métropolitaine, mais il s'agit bien de planifications matérialisées par le tracé quadrillé des rues, par le découpage orthogonal du parcellaire à l'intérieur des îlots. Léogane, Saint-Louis, Petit-Goave, Saint-Marc, Mes Cayes, Torbec, Fort-Dauphin, Port-au-Prince, Bombardopolis,*

⁴⁶⁷ *Ibid.*

⁴⁶⁸ LAFRANCE Marc, « La Nouvelle-France », in ouvrage collectif, *Les villes françaises au Nouveau Monde*, *op.cit.*, p. 78.

⁴⁶⁹ PINON Pierre, VIDAL Laurent, *op.cit.*, p. 57.

Gonaïves, Le Môle-Saint-Nicolas constituent bien des fondations régulières formées selon de beaux plans d'ingénieur »⁴⁷⁰.

Selon Pierre Pinon, la typologie des plans se caractérise en deux éléments : villes ouvertes à une époque où les villes sont toujours initialement fortifiées, alors que leurs concepteurs sont les ingénieurs militaires ; le deuxième est les « *places excentrées* » donnant sur l'eau, ici la mer, qui sont moins fréquentes que les places centrales, mais plus caractéristiques de Saint-Domingue, ou même des colonies françaises du XVIII^e siècle en général. On la trouve également dans les villes coloniales françaises en Louisiane (La Nouvelle-Orléans, Nouvelle Biloxi), en Guadeloupe (Pointe-À-Pitre), au Sénégal (Saint Louis) ou en Inde (Pondichéry). Pierre Pinon suppose également que sa racine vient du modèle de demi-plans de Neuf-Brisach de Vauban. Au contraire les villes portuaires fluviales en Amérique du Nord, les structures des villes à Saint-Domingue s'avancent vers le fond du territoire, à cause des attaques navales. Le plus bel exemple du processus spéculaire est la fondation de La Nouvelle-Orléans en 1718, par l'armateur John Law et sa Compagnie d'Occident qui reçu en 1717 le monopole du commerce en Amérique et en Afrique. L'ingénieur Adrien de Pauger, ancien capitaine au régiment de Navarre, conçut un plan en rectangle régulier, allongé le long de la rive du Mississippi, quadrillé par 6 x 11 rangées d'îlots parfaitement carrés. La géométrie est stricte. Au bord du fleuve, le privilège de deux îlots est, comme dans toutes les villes coloniales françaises, réservé pour la place publique en face du quai. Cet ingénieur se charge également de défricher la forêt au bord du fleuve, de diviser le terrain et d'attribuer les lotissements⁴⁷¹.

Dans l'espace britannique, la Couronne anglaise est la première puissance européenne à créer les compagnies de commerce de monopole en vue de conquérir des colonies, dont la Compagnie anglaise des Indes orientales (1600) est la colonne vertébrale de la politique coloniale britannique en Asie jusqu'à milieu du XIX^e siècle, alors que *Virginia Company* fonde la première colonie britannique en Amérique, la Virginie (1606). Les autres sont fondées presque toutes par leurs propriétaires, les nobles ou les bourgeois – dissidents religieux, cédés par la Couronne. A l'égard des villes, Pierre Lavedan les distingue, selon le critère « d'un plan établi d'avance », par les « spontanées » et les villes « créées ». Les premières sont New York (1609), Boston (1630), tandis que la première « créée » importante est Philadelphie (1682) par le quaker William Penn, propriétaire et gouverneur de la colonie de Pennsylvanie, dont cette ville est la capitale. Le processus de fondation de ces villes « créées » s'inscrit dans une perspective spéculaire. Virgilio Vercelloni estime que les villes coloniales en Amérique du Nord s'expriment en plan symétrique et régulier pour transformer l'idéalisme comme « *image de marque* » du mercantilisme – une nouveauté dans l'histoire européenne de la cité idéale – le schéma le plus parfait est de neuf carrés, celui qui est au centre est comme la place publique plantée d'un arbre⁴⁷². Les traceurs de plans – quand il y eut un plan – n'étaient ni des urbanistes, ni des ingénieurs ni, comme chez les Romains, des chefs militaires ayant à établir une légion. Au mieux, c'étaient des arpenteurs cherchant la division la plus pratique du terrain (c'est-à-dire en carrés et en rectangles), écrit John William Reys. En effet, selon Pierre Lavedan, le plan établi d'avance ne serait qu'un plan de lotissement pour vente des terrains. La Couronne, qui possède une bonne partie du sol colonial, le cède volontiers à des grands seigneurs. On fait d'abord appel à un arpenteur pour le levé topographique et la division en lots. On entreprend ensuite en Angleterre une campagne de publicité, disant les avantages d'un établissement en Amérique et les moyens d'obtenir une propriété. Une belle carte de la région et le plan de lotissement sont distribués,

⁴⁷⁰ PINON Pierre, « Saint-Domingue : îles à villes », in ouvrage collectif *Les villes françaises au Nouveau Monde, op.cit.*, pp. 108-109. Selon l'auteur, les villes coloniales françaises, à titre de *ville de fondation*, ne commencent précisément qu'en 1710 avec Léogane, puis avec la reconstruction du Cap en 1711.

⁴⁷¹ LAVEDAN Pierre, *l'Urbanisme à l'époque moderne, XVI^e – XVIII^e siècle, op.cit.*, p. 232.

⁴⁷² VERCELONI Virgilio, *op.cit.*, Planche 103.

ainsi qu'une brochure explicative et surtout laudative. Un bureau de renseignements est ouvert au cœur de Londres. Les lots sont attribués à quiconque peut payer comptant. Cette publicité est de tous les temps. Outre le profit, les avantages promis sont d'un autre ordre : plus de verdure et une meilleure santé qu'en Angleterre, aux heures de la peste et de l'incendie ; plus de liberté, surtout la liberté de conscience, les questions religieuses sont vivement débattues en Angleterre au XVIIIe siècle. C'est aussi le cas de Philadelphie, « ville libre et verte », que William Penn propose à ses coreligionnaires. Pendant quatre mois, Penn établit un plan général de colonisation, les conditions pour se procurer des terres, un mémorandum détaillé avec ses instructions pour le site de la ville : sur la rivière Delaware, en considérant sa navigabilité, la facilité d'abordage, ainsi que la salubrité et la fertilité des terres voisines. Pour tracé, il recommande un plan régulier, avec une place pour le marché et l'Hôtel de ville. Chaque maison sera au milieu d'un lot et il insiste pour qu'il y ait beaucoup de jardins, afin que sa ville soit une ville verte où il ne pourrait pas y avoir d'épidémies. Conformément à ces instructions, le capitaine Richard Holmes choisit un site sur la Delaware et établit un lotissement. Penn, une fois sur place, étend la ville vers l'Est jusqu'à la Schuylkill River. Tout était arrêté au début de 1683. Le plan de la ville, avec la signature de Richard Holmes est diffusé à Londres. Un mémoire de publicité fut rédigé par Penn. Le plan rectangulaire de 3 km x 1,5 km compose deux axes principaux, tracé par Holmes et Penn, qui se croisent à la *plaza* au centre de ville, de manière *cardo – decumanus*, en formant quatre quartiers d'habitation avec leurs propres *squares*. Les voies secondaires forment, cependant, des parcelles rectangulaires à dimensions diverses⁴⁷³.

A la fin du XVIIIe siècle, les puissances européennes, dont les Français et les Britanniques sont deux acteurs principaux, se disputent pour l'expansion, non plus commerciale, mais territoriale en Océanie, Afrique et Asie. Sur les « *Terrae nullius* » de l'Océanie, les Britanniques implantent les colonies de peuplement à l'image de leurs anciennes en Amérique. Ils partagent avec les Français la plupart de l'Afrique et de l'Asie, où ils empruntent une autre méthode, comme témoigne Lord Curzon à l'égard de près de 700 principautés des Indes avec 60 à 70 millions d'habitants sur 1,5 millions km² : « *la domination britannique aux Indes était la plus grande chose qu'ait faite le peuple anglais... Domination de la justice, apportant la paix, et l'ordre et le bon gouvernement à presque un cinquième de la race humaine tout entière et... par une si douce entrave que les gouvernants ne sont qu'une petite poignée parmi les gouvernés, une minuscule tache d'écume blanche sur un océan sombre et tumultueux...* »⁴⁷⁴. Les Français et les Britanniques préfèrent la politique de colonisation économique dans laquelle les colonies asiatiques et africaines assurent non seulement les marchés de monopole mais aussi les bases fournies à coût bas des productions agricoles et forestières, des matières précieuses et de la main-d'œuvre, surtout des ressources naturelles pour les industries des métropoles. Alors qu'en Europe où la rapidité et l'expansivité des mutations portent des signes du capitalisme et de l'industrialisation en plein essor, la fabrication des projets urbains se fait selon les principes de la thèse libérale de non-intervention de l'Etat, dans laquelle, selon Leonardo Benevolo « *aucun aménagement ne peut rester efficace pour une durée indéterminée, mais seulement pour une période qu'il faut apprendre à calculer. Un édifice ne s'envisage plus comme une modification stable, faisant corps avec le terrain, mais comme un produit provisoire qui peut être remplacé ensuite par un autre produit. Il devient alors possible de considérer un terrain constructible comme un bien indépendant, dont les qualités économiques sont liées à sa situation, à la demande, aux dispositions réglementaires, etc.* » à « *un nouveau modèle de ville* », instauré par la classe

⁴⁷³ LAVEDAN Pierre, *l'Urbanisme à l'époque moderne, XVIe – XVIIIe siècle, op.cit.*, pp. 234-236.

⁴⁷⁴ CROUZET Maurice (sous la direction de), SCHNERB Robert, *Histoire générale des civilisations, Tom 6. Le XIXe siècle, l'apogée de l'expansion européenne (1815-1914)*, éd. PUF, Paris, 1968, pp. 405, 407. Les compagnies commerciales de monopole britanniques et françaises sont dissoutes au cours de la deuxième moitié du XIXe siècle.

bourgeoise européenne⁴⁷⁵ après la révolution de 1848. En effet, c'est une nouvelle méthode de fabrication de ville, dans laquelle les intérêts des différents groupes dominants – entrepreneurs et propriétaire – sont partiellement coordonnés entre eux, et les obstacles soulevés par la présence des classes subalternes, en partie atténués. La liberté totale accordée aux initiatives privées est désormais limitée par l'intervention de l'administration – qui fixe les réglementations et exécute les travaux publics – mais elle est clairement garantie, dans le cadre de ces limites plus étroites. Tandis que les spécialistes nécessaires au fonctionnement de la ville (techniciens et artistes) doivent accepter un rôle secondaire, subordonné à l'alliance entre la bureaucratie et la propriété privée. Les techniciens doivent étudier scientifiquement certains problèmes particuliers et bien circonscrits, et non des problèmes d'ensemble. Les artistes doivent embellir l'aspect extérieur de la ville sans en discuter la structure, car leur champ d'intervention est considéré comme « indépendant » et non lié aux nécessités quotidiennes. La forme de la ville est celle qui maximise la rente foncière urbaine, c'est-à-dire la forme la plus riche de différences (un centre très dense et une périphérie très clairsemée, divisée en secteurs de caractère différent), même si le résultat est inefficace et coûteux⁴⁷⁶. Selon Leonardo Benevolo, « *ce modèle jouit d'un succès immédiat et durable* », que ce soit l'aménagement des grandes villes européennes (l'exemple le plus important est la transformation de Paris du préfet Haussmann) ou des villes américaines à la fin du siècle (comme Chicago), en projetant de tailler l'échiquier par un réseau de grandes voies, d'y insérer des parcs publics et d'aménager les centres urbains en de grandes compositions architecturales unitaires. En revanche, la fondation des villes coloniales dans toutes les parties du monde (comme Saigon) peuvent être réalisées en suivant rigoureusement cette nouvelle pratique urbanistique, ces villes apparaissent plus pauvres et plus monotones, mais révèlent plus clairement le caractère de mécanisme importé d'Europe.

Si on peut imaginer les villes coloniales en Océanie à travers l'image des villes coloniales britanniques en Amérique du Nord, les villes coloniales françaises et britanniques en Afrique noire à travers leur capitale, dans cette thèse, notre analyse sera limitée à celles d'Asie, plus précisément la ville de Saigon, capitale de l'Indochine française. Mais d'abord, il faut marquer une différence concernant le processus de fondation entre villes coloniales françaises et britanniques fondées en Asie avant le XIXe siècle, et celles de l'Amérique. Si en Amérique, les dispositifs fortifiés sont nés de la ville ouverte à la fondation, c'est le contraire en Asie. Dans les principautés peuplées, les villes « balistiques » sont construites dans un premier temps. Cela permet par la suite d'ajouter à proximité les « villes européennes » ouvertes avec leurs grandes voiries régulières, et les « villes noires » du peuple local avec leurs voiries étroites. Les meilleurs exemples sont Calcutta (refondé en 1777 par les Britanniques), donc la ville « balistique » parfaite car « *on n'avait rien vu de tel depuis Palmanova* », ou Pondichéry (fondée par les Française) avec sa « ville européenne » à l'image de Versailles, selon Pierre Lavedan.

La fondation de Saigon découle de l'argument commercial qui justifie l'intervention française au Vietnam, appuyée par l'Eglise, le corps militaire, et une part grandissante des milieux d'affaires de la métropole⁴⁷⁷. La commission de Cochinchine, dans un rapport de mai 1857, conclut en effet que l'expansion du commerce français en Chine est tributaire du contrôle d'un des trois principaux ports du Vietnam⁴⁷⁸. L'imagerie coloniale glorifie toujours

⁴⁷⁵ Le régime de Napoléon III en France, celui de Bismarck en Allemagne, les nouveaux conservateurs anglais dirigés par Disraeli.

⁴⁷⁶ BENOVOLO Leonardo, *op.cit.*, pp. 361, 379, 409.

⁴⁷⁷ TAINURIER François, « Architectures et Urbanisme sous l'administration française », in ouvrage collectif, *Saigon 1698-1998 : Architectures – Urbanisme*, éd. Ho-Chi-Minh-ville, 1998, p. 73.

⁴⁷⁸ BROCHEUX Pierre et HEMERY Daniel, *Indochine : la colonisation ambiguë (1858-1954)*, éd. La Découverte, Paris, 1994, p. 32. Les trois ports sont Saigon au sud (port fluvial), Da-Nang au centre, et Haiphong au nord (ports maritimes).

l'entreprise des Amiraux et des Officiers dans l'édification de Saigon. Dès 1860, le Commandant d'Ariès établit un programme d'« ouvrages neufs » très complet, en définissant l'emplacement des bâtiments selon leur importance stratégique. Ce programme allait influencer de manière décisive sur l'organisation future de la ville, en tenant compte des contraintes naturelles du lieu. En effet, cette ville ouverte doit être construite sur un lieu déjà peuplé, dit Saigon, que les Français connaissent parfaitement, qui comprend la « ville basse » avec les marécages, les arroyos, les berges ; et la « ville haute » - des terrains surélevés où se trouvent les ruines de la ville « balistique » de *Bat-Quai* et de la place forte de *Thanh-Phung*⁴⁷⁹, donc leurs axes et leurs tracés seront intégrés et deviennent les voies structurelles orthogonales de la ville future. Le plan de la ville, conçu par l'Officier Coffyn, est peu prolixe sur les réalités physiques du site : marécages, réseau d'arroyos. Elle est prévue pour 500.000 habitants et approuvée par l'Amiral Bonnard le 30 avril 1862, elle figurait une ville réunissant deux anciens quartiers locaux : Saigon (centre administratif) et Cholon (centre commercial), dans un maillage orthogonal sans hiérarchisation des voies, avec pour unique espace public une place d'armes au nord, point de ralliement des troupes en cas d'attaques par le front terrestre, le plus exposé. Défendue naturellement par la rivière Saigon et les deux arroyos, la ville, définitivement isolée par la construction d'un canal de ceinture joignant, par le Nord, les deux arroyos, devenait une véritable place forte. Mais la conception et la fabrication de ville sont définies selon les principes spéculaires fonciers de l'Amiral Bonnard, conformément aux descriptions de Benevolo, c'est-à-dire que les autorités françaises se chargent de la viabilisation du réseau routier, tandis que la production bâtie doit reposer sur les ressources particulières et les initiatives privées. Irréaliste dans son ambition, mais pragmatique dans les conditions de sa mise en oeuvre, le plan soumet l'ensemble de la ville à un vaste programme de lotissement. Suivant de près l'expérience d'Alger et de Singapour, Coffyn prévoit la vente de lots répartis en quatre catégories. Une division de la ville en grands quartiers monofonctionnels (quartiers administratifs, commerciaux, industriels et résidentiels) est ainsi planifiée⁴⁸⁰. La ville accueillera les grands édifices publics, les églises, les établissements militaires, les manufactures, un nouveau port, et une zone d'habitation adaptée au climat locale réservée aux colons français ou des élites locales. Les Vietnamiens ordinaires continuent à vivre dans leurs maisons-jardins traditionnelles au quartier de Gia Dinh, tandis que les Chinois continuent à développer le quartier de Cho Lon.

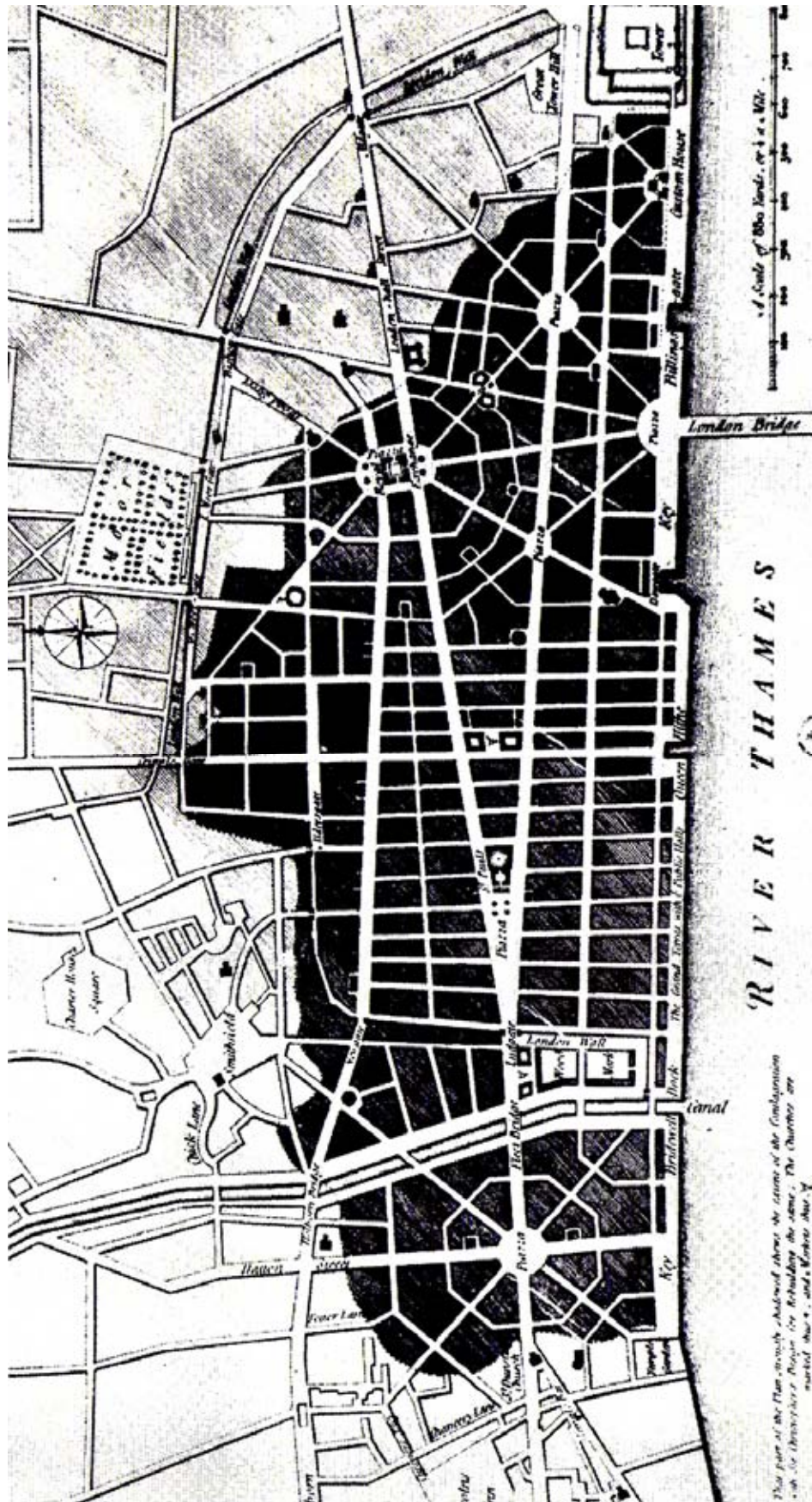
⁴⁷⁹ Cette grande ville fortifiée du type Vauban est construite en 1790 par le seigneur Nguyen Anh, avec la supervision des ingénieurs militaires Français. Elle est détruite en 1835, et remplacée par un ensemble de type européen plus modeste *Thanh-Phung* en 1836, située à l'angle Nord-Est, sous l'ordre de l'empereur Minh Mang. Cette dernière est détruite finalement par les Français en 1859 lors de la bataille.

⁴⁸⁰ TAINURIER François, *op. cit.*, pp. 74-75.



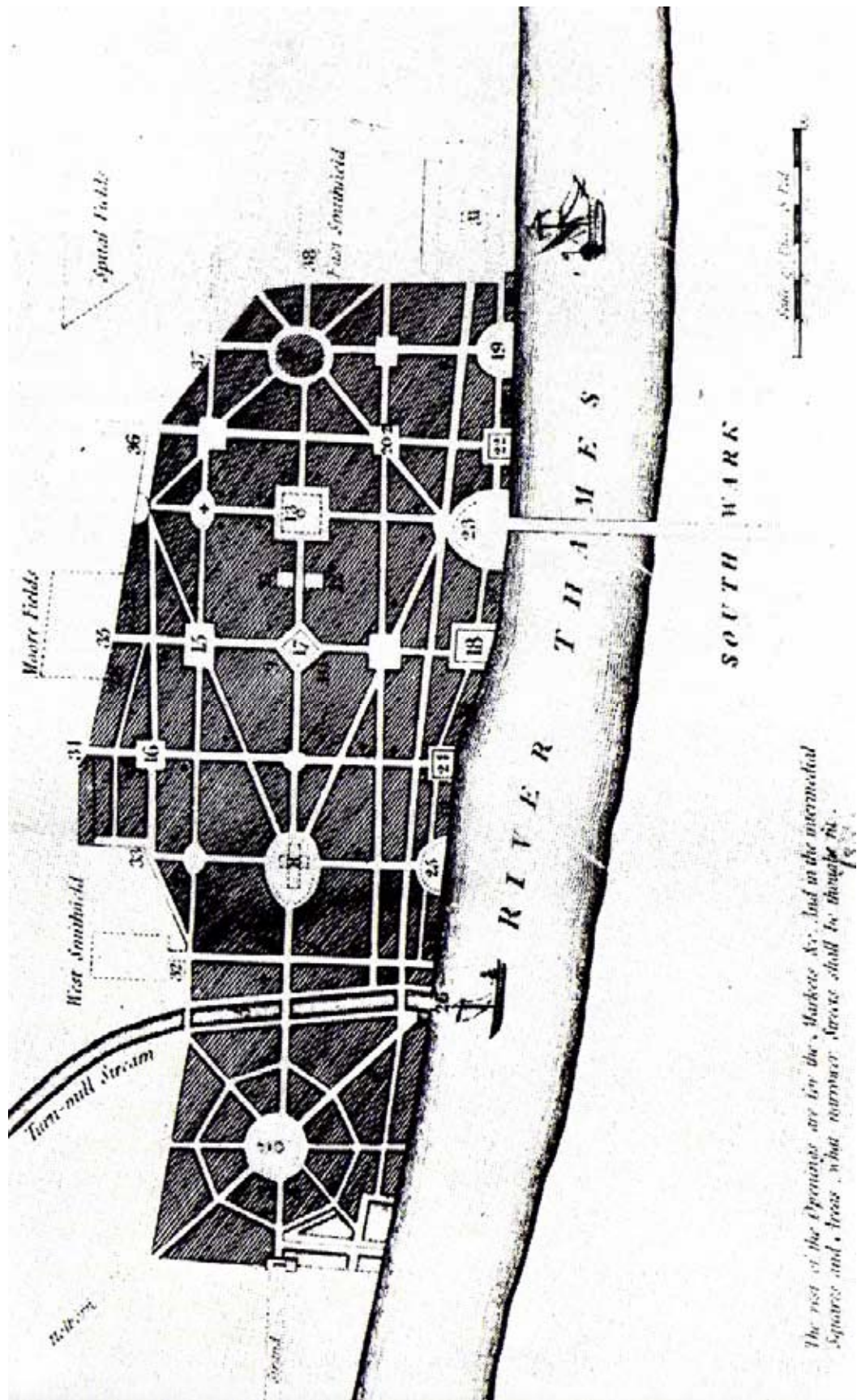
I.4-2. Saint-Domingue, première ville coloniale espagnole en Amérique.

Source : VERCELLONI Virgilio, *La cité idéale en Occident*, éd. du Félin, Paris, 1996, (édition italienne, Milan, 1994), Planche 47.



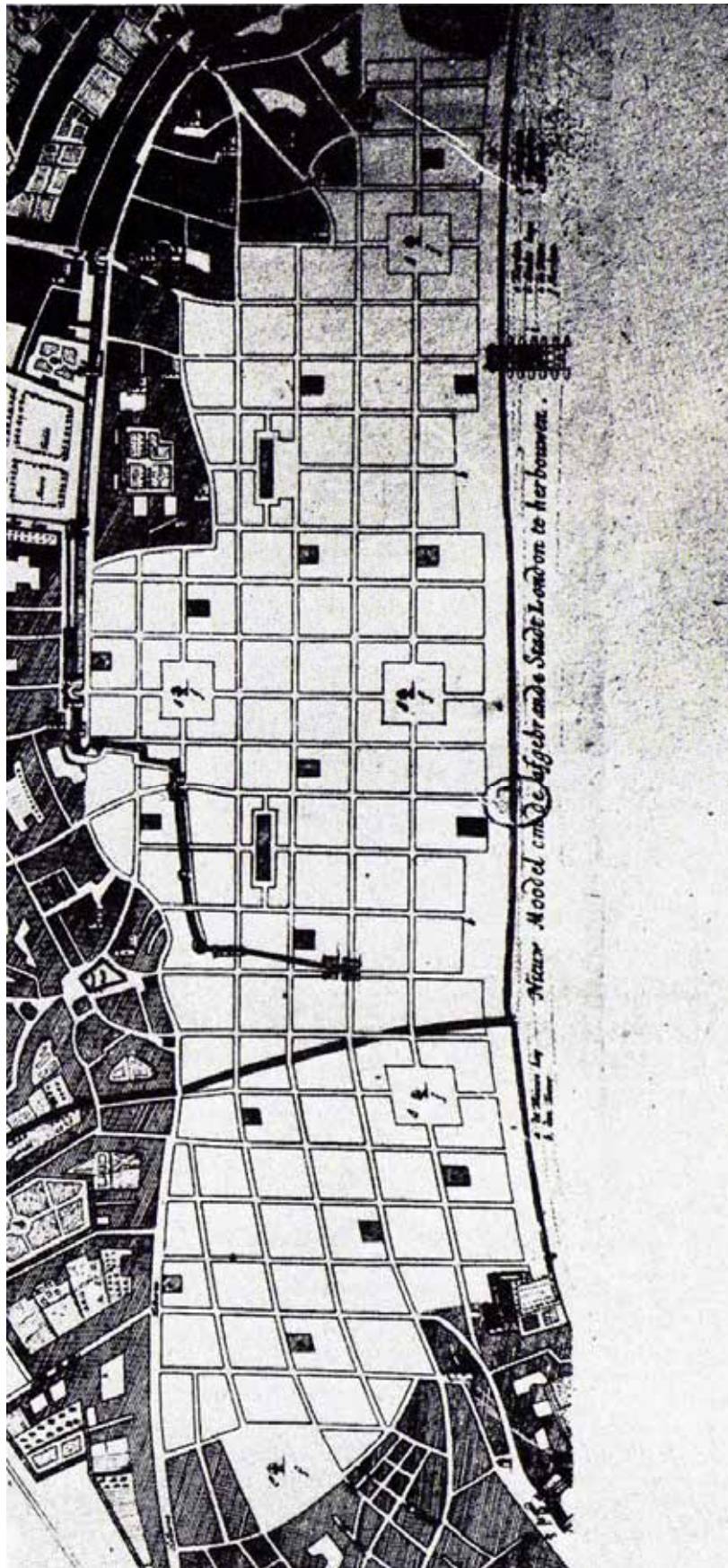
I.4-3. Reconstruction de Londres après l'incendie, projet de Wren.

Source : LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *L'Urbanisme à l'époque moderne : 16e-18e siècles*, éd. Arts et métiers graphiques, Paris, 1982, Pl. CLXXXV.



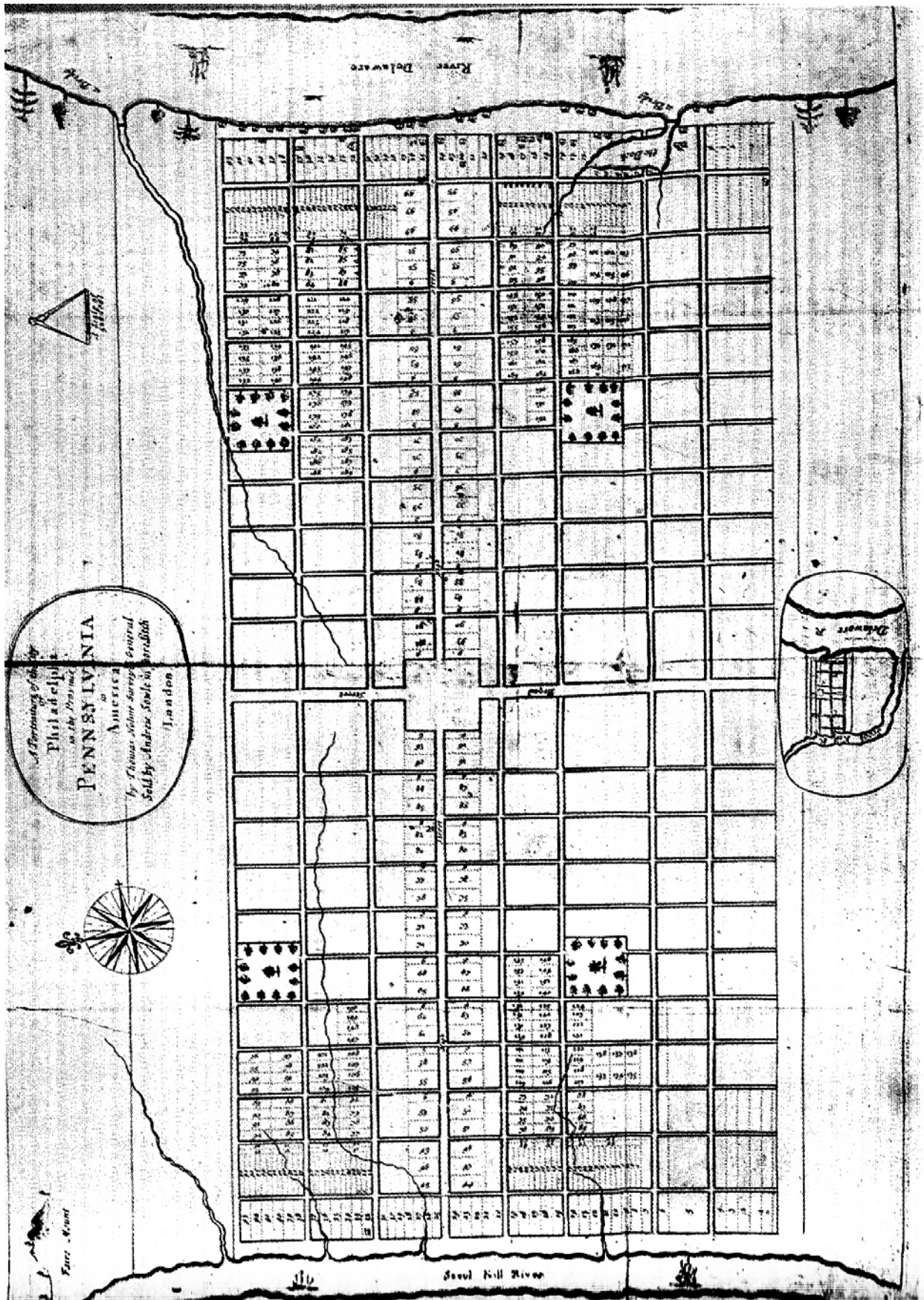
I.4-4. Reconstruction de Londres après l'incendie, projet d'Evelyn.

Source : LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *L'Urbanisme à l'époque moderne : 16e-18e siècles*, éd. Arts et métiers graphiques, Paris, 1982, Pl. CLXXXV.



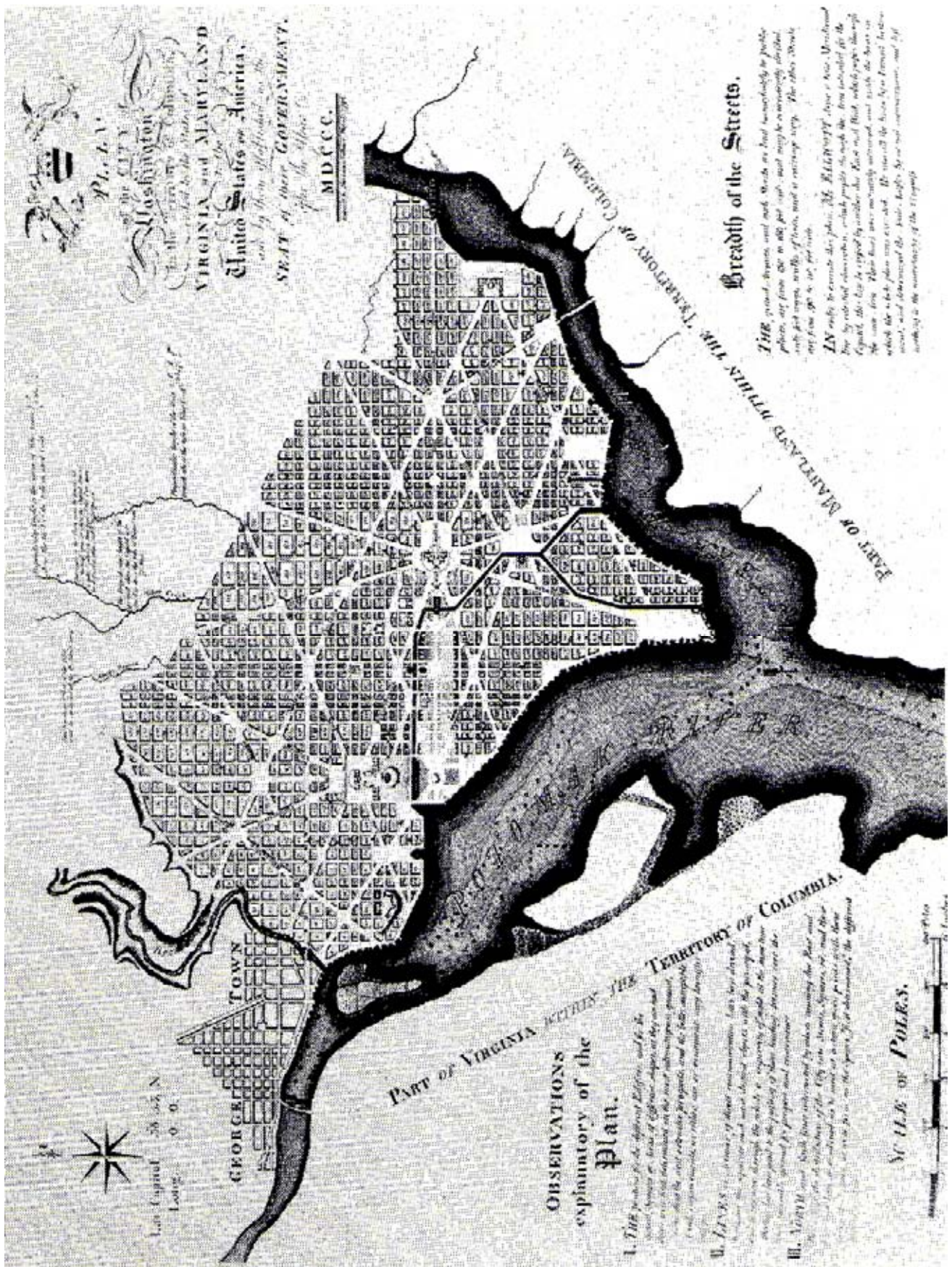
I.4-5. Reconstruction de Londres après l'incendie, projet de R. Hooke.

Source : LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *L'Urbanisme à l'époque moderne : 16e-18e siècles*, éd. Arts et métiers graphiques, Paris, 1982, Pl. CLXXXV.



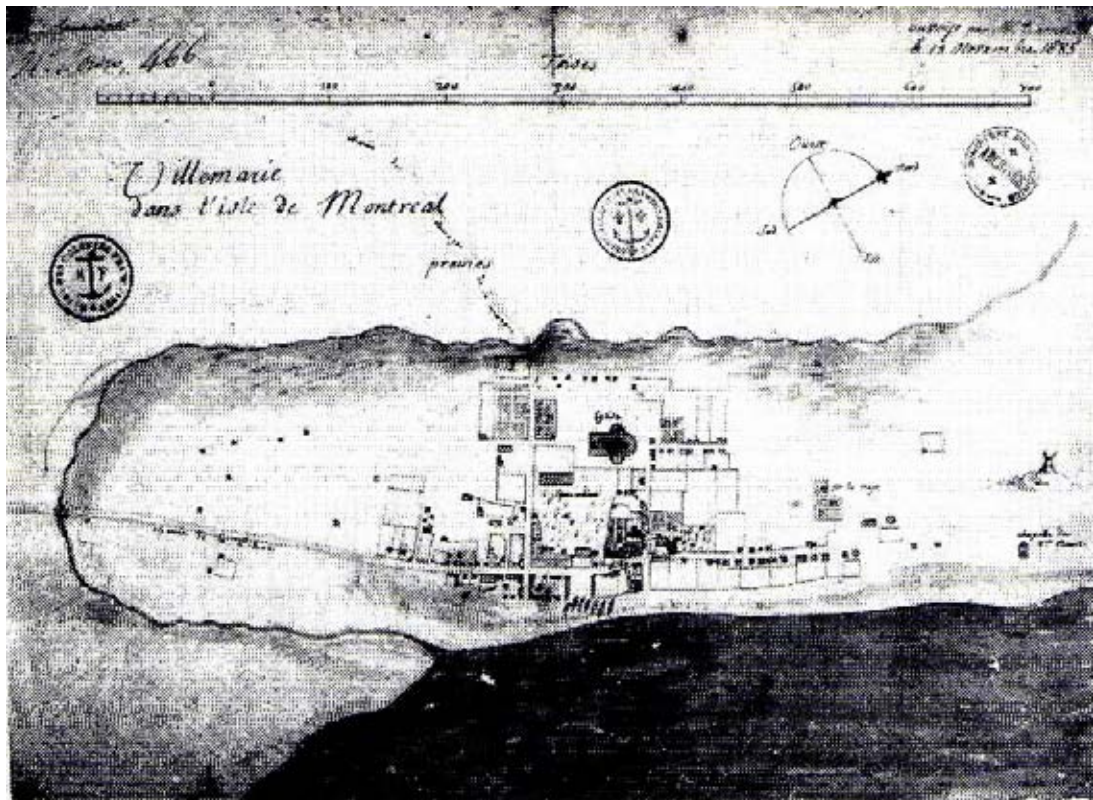
I.4-6. Philadelphie, plan de William Penn.

Source : VERCELLONI Virgilio, *La cité idéale en Occident*, éd. du Félin, Paris, 1996, (édition italienne, Milan, 1994), Planche 95.



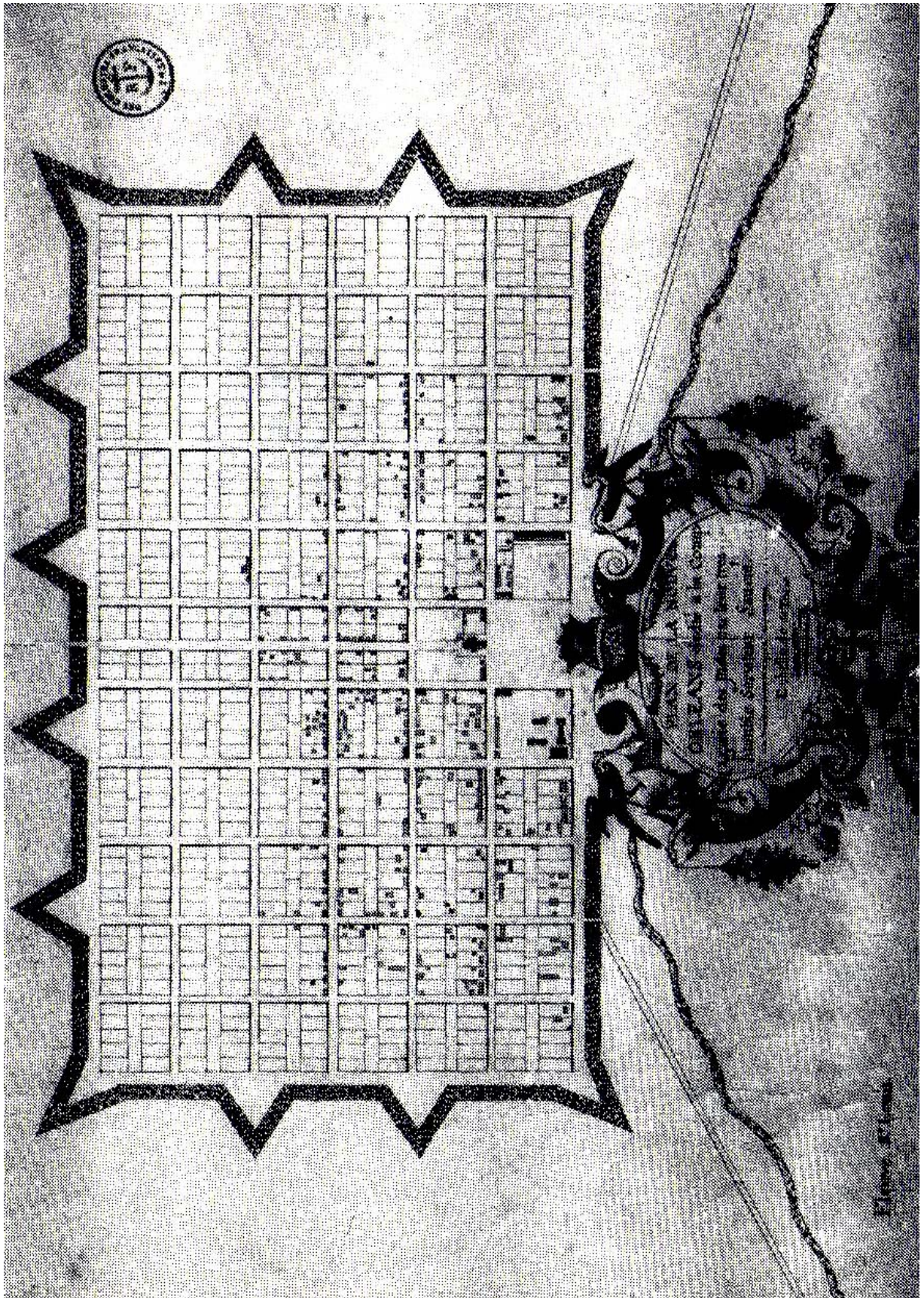
I.4-8. Plan de Washington, projet de Lenfant, 1792.

Source : LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *L'Urbanisme à l'époque moderne : 16e-18e siècles*, éd. Arts et métiers graphiques, Paris, 1982, Pl. CCXLIV.



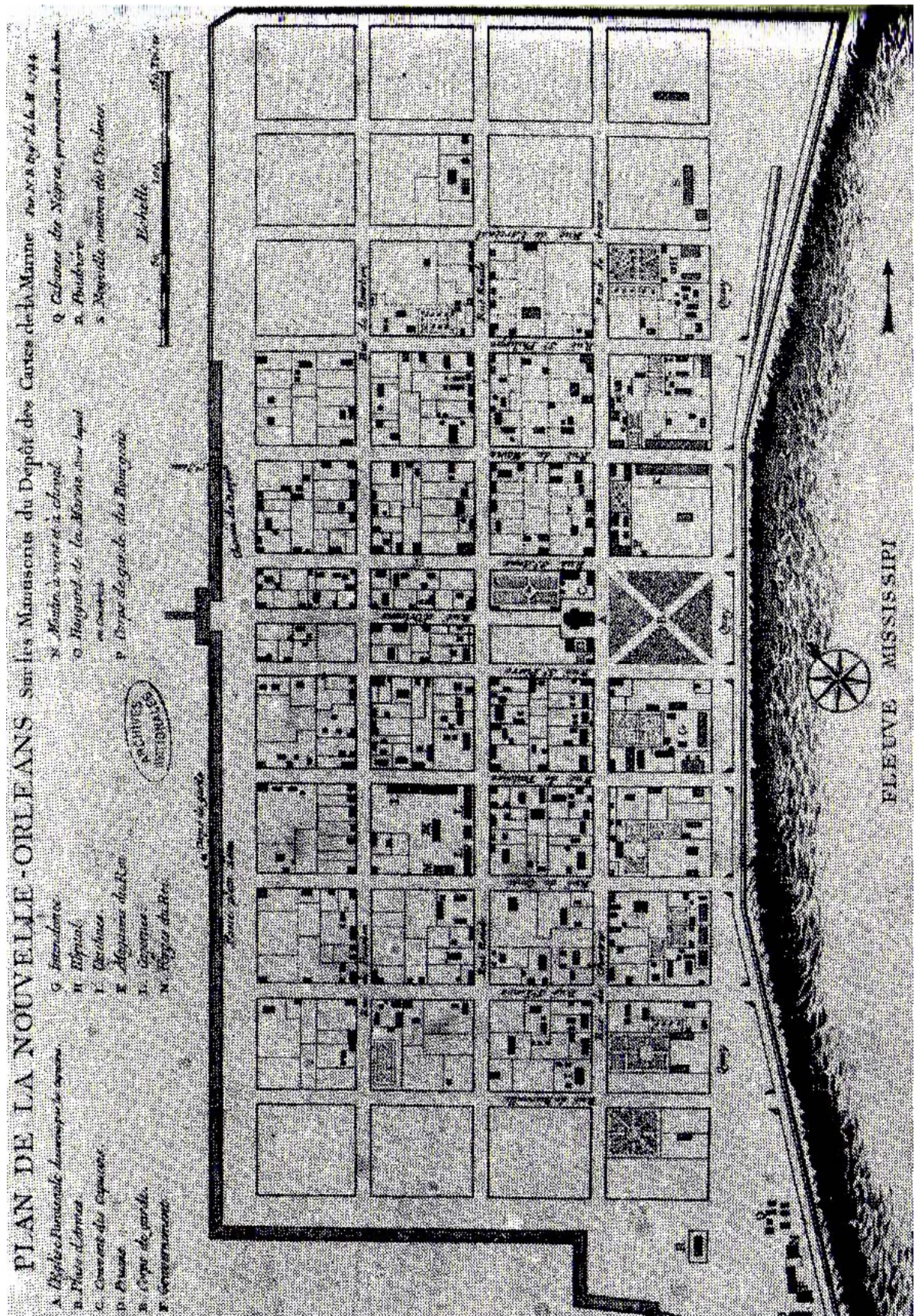
I.4-9. Plan de la Ville Marie – Montréal, 1685 et 1750.

Source : LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *L'Urbanisme à l'époque moderne : 16e-18e siècles*, éd. Arts et métiers graphiques, Paris, 1982, Pl. CCXXXVI.



I.4-11. Projet de la Nouvelle-Orléans, 1728.

Source : LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *L'Urbanisme à l'époque moderne : 16e-18e siècles*, éd. Arts et métiers graphiques, Paris, 1982, Pl. CCXXXVIII.



I.4-12. Plan de la Nouvelle-Orléans, 1744.

Source : LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *L'Urbanisme à l'époque moderne : 16e-18e siècles*, éd. Arts et métiers graphiques, Paris, 1982, Pl. CCXXXVIII.

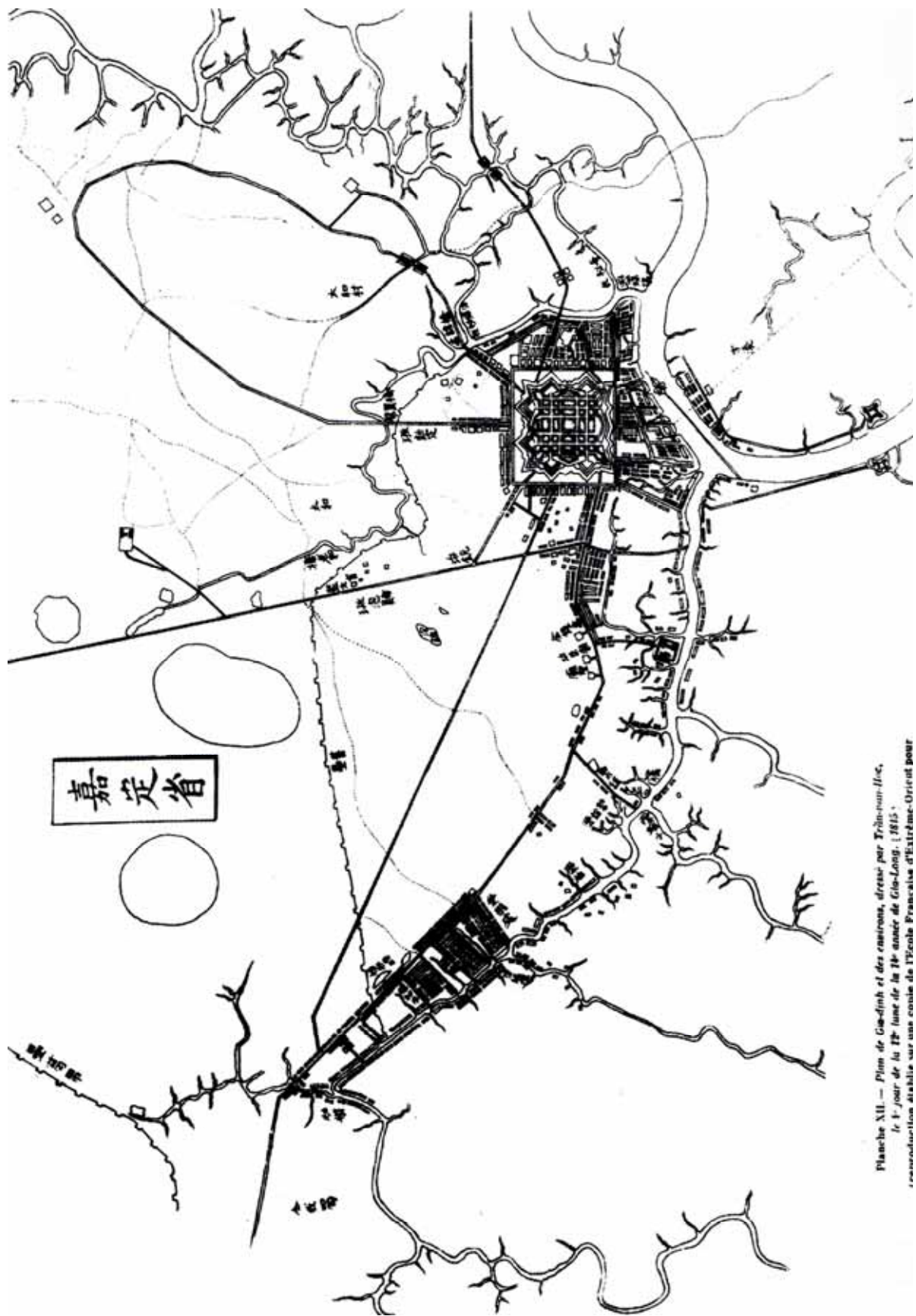
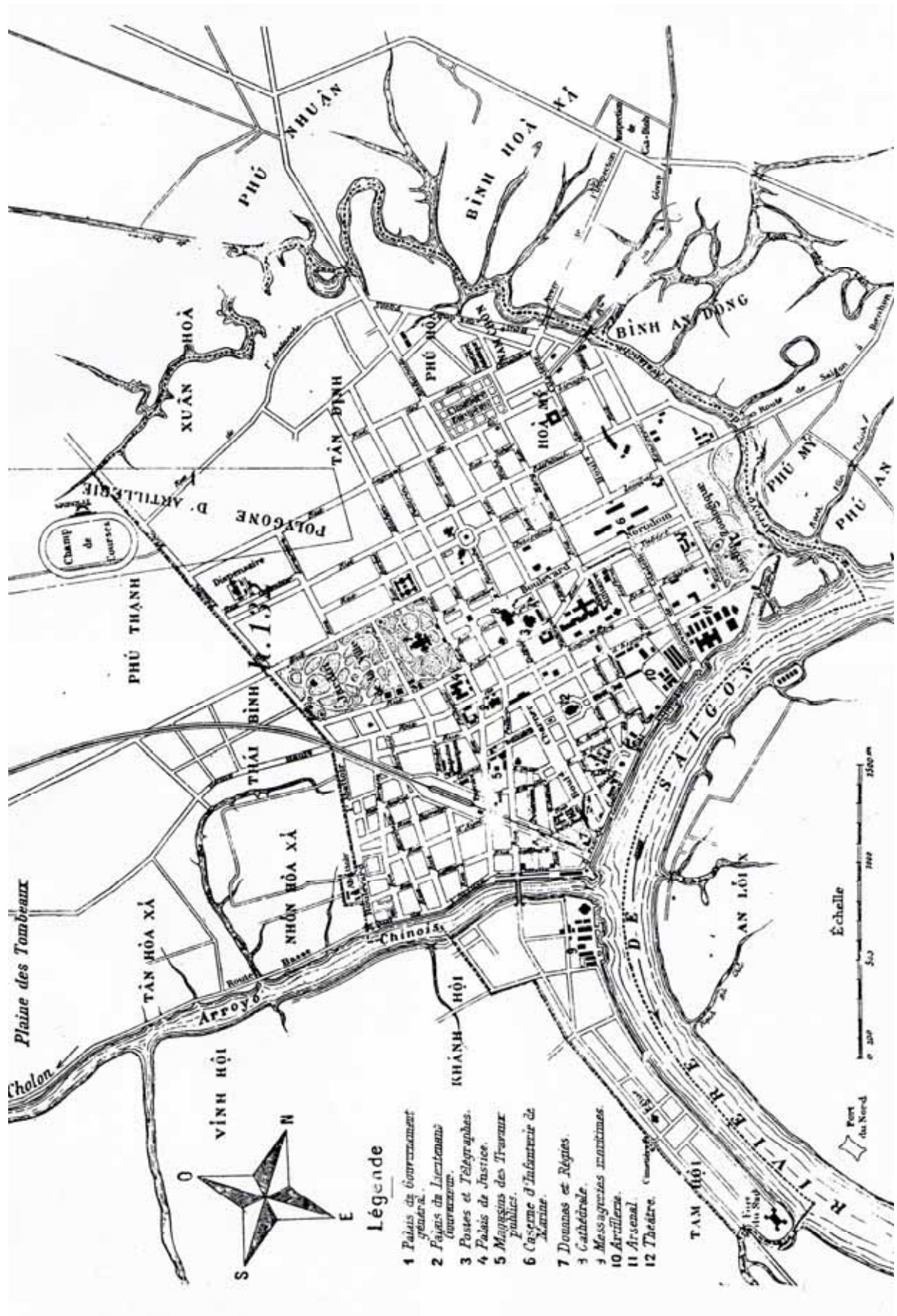


Planche XII. — Plan de Gia-dinh et des environs, dressé par Tràn-van-Hoc, le 1^{er} jour de la 12^e lune de la 14^e année de Gio-Long. [1815].
reproduction établie sur une copie de l'École Française d'Extrême-Orient pour

I.4-13. Plan de Sai Gon – Cho Lon, avant l'arrivée des Français, d'après TRAN Van Hoc, 1815.

Source : LE Quang Ninh et DOVERT Stéphane, *l'Architecture et l'urbanisme de Saigon – Ho Chi Minh-Ville, 1698-1998*, éd. d'Ho Chi Minh-Ville, 1998, p. 44.



I.4-15. Plan de Sai Gon – Cho Lon, d'après Paul Doumer, *Indochine : souvenirs*, 1905.

Source : HUYNH Ngoc Trang, TRUONG Ngoc Tuong, PHAM Thieu Huong, NGUYEN Dai Phuc, DO Van Anh, *Sai Gon - Gia Dinh xua (Ancien Saigon - Giadinh)*, éd. Ho-Chi-Minh-ville, Ho-Chi-Minh-ville, 1997, p. 20.

5. Les villes *théoriques et imaginaires*

Dans l'abondance des *villes théoriques et imaginaires* de l'ère industrielle, notre travail abordera quatre types, donc le choix n'est ni exhaustif ni limitatif. Elles se situent à des étapes évoluées différentes de la civilisation industrielle. Leurs modèles idéalistes, voire utopiques, en reflétant les questions de chaque étape, par des « *propositions révolutionnaires, politiques et urbanistiques, pour changer à la fois l'organisation sociale et l'organisation des implantations urbaines* »⁴⁸¹, s'imposent au sein des courants théoriques et doctrinaires de leur étape. La première est le *Phalanstère* de Charles Fourier, philosophe français, parmi plusieurs recherches diverses au cours du XIXe siècle, pour un nouveau modèle d'organisation sociale dans le contexte des « villes carbonifères ». A la même période, la *Ciudad Lineal*, Cité Linéaire, d'Arturo Soria y Mata, ingénieur espagnol, est importante car « *ce sont les chemins de fer qui vont transformer la géographie et faire des villes* »⁴⁸² dans les premiers temps de la civilisation industrielle. Au cours de la première moitié du XXe siècle, dans le contexte de la ville de mécanisation et de motorisation, malgré des situations politiques et économiques très variées selon les pays européens, une image analogue de la ville future se dégage des recherches entreprises au sein des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM)⁴⁸³. Dans ces recherches, les doctrines et les théories corbuséennes prennent une position imposante, de la Ville Radieuse à la Charte d'Athènes. Tandis que les propositions théoriques de l'Archigram, créées par les architectes anglais, ouvrent un grand débat dans le contexte des villes de consommation et de haute technologie. Quant à la ville littéraire, l'ouvrage *Les villes invisibles* d'Italo Calvino mérite d'être présenté.

Charles Fourier et Le Phalanstère

Industrie et industrialisme, démocratie, rivalités de classe, mais aussi profit, exploitation de l'homme, aliénation dans le travail, dont la distance épuisante entre le lieu de travail et d'habitation, sont, dès les premières décennies du XIXe siècle, les pivots de la pensée des intellectuels européens, notamment français, britanniques, allemands, dans leur vision de la ville contemporaine⁴⁸⁴. Ces derniers, menés par les philosophes et les politiques, n'interviennent pas directement sur la ville existante telle quelle, mais reportent ces réflexions sur les nouvelles structures sociales parfaites, voire les cités idéales. « *C'est là le point important, tout ces esprits pensent la ville de l'avenir en termes de modèle. Dans tous les cas, la ville, au lieu d'être pensée comme processus ou problème, est toujours posée comme une chose, un objet reproductible. Elle est arrachée à la temporalité concrète et devient, au sens étymologique, utopique, c'est-à-dire de nulle part* »⁴⁸⁵. Pourtant, le réalisme se manifeste par les expérimentations de certains modèles à travers un processus presque homogène : les doctrines découlent de l'Europe, la mise en œuvre se déroule essentiellement dans les autres continents. La raison en est qu'il est plus facilement là-bas d'acquiescer d'immenses terrains naturels. Une autre raison c'est la vocation d'intégrer la campagne, voire la nature - l'espace vert selon la loi suprême d'*Hygeia*⁴⁸⁶ et le bien-être, dans la conception des modèles à travers ce choix du site. « *La société traditionnelle produit le dualisme ville/campagne ; la nouvelle société doit produire un nouveau modèle d'établissement, aux dimensions calculées, intermédiaire entre la ville [carbonifère] et l'exploitation agricole : suffisamment réduit pour avoir une structure unitaire, mais assez grand pour permettre une vie économique et culturelle complète et autosuffisante* »⁴⁸⁷.

⁴⁸¹ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, p. 373.

⁴⁸² RONCAYOLO Marcel, PAQUOT Thierry, *op. cit.*, p. 12.

⁴⁸³ CHOAY Françoise, *L'Urbanisme, utopie et réalités. Une anthologie*, *op.cit.*, p.32.

⁴⁸⁴ *Ibid*, *op.cit.*, p.14.

⁴⁸⁵ *Ibid*, *op.cit.*, p.25.

⁴⁸⁶ Modèle de ville utopique du médecin anglais Benjamin Ward Richardson, inspirée dans sa forme par l'*Utopia* de Thomas More.

⁴⁸⁷ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, p. 373.

Si le point de départ pourrait être aussi homogène, soit la « *situation de l'individu* », soit la « *situation du groupement humain de la cité* », comme décrit Françoise Choay, la nature et le processus de mise en œuvre des modèles sont divers selon la situation sociale des acteurs. Avant de présenter le Phalanstère de Charles Fourier, nous aborderons quelques modèles importants.

Sous la forme du paternalisme, Robert Owen, industriel et politique anglais, imagine « *plusieurs noyaux ou associations - modèles contenant de 500 à 2000 habitants dans des bâtiments convenables pour produire et conserver une variété de produits, et élever et donner aux enfants une éducation conforme* », « *chacune de ces petites cités nouvelles serait un modèle dans la façon dont elle se soutiendrait, se gouvernerait elle-même, élèverait et occuperait tous ses membres* », elles se traduisent par « *un ensemble de carrés formés par des bâtiments. Chaque carré peut recevoir 1200 personnes et il est entouré de 1000 à 1500 acres de terrain. A l'intérieur des carrés se trouvent les édifices publics qui le divisent en parallélogrammes. L'édifice central contient une cuisine publique, des réfectoires et tout ce qui peut contribuer à une alimentation économique et agréable* »⁴⁸⁸. Quant aux sites d'implantation, Robert Owen propose trois points, qui seront les outils de l'urbanisme du XXe siècle : l'aménagement du territoire, la maîtrise du sol par l'Etat, la gestion financière du projet urbaine : « *Il faut faire une enquête à travers l'ensemble du pays et repérer les lieux les plus propices à l'installation de ces établissements – agricoles et industriels à la fois. Tous les terrains du royaume susceptibles d'être acquis à cette fin devront être estimés à leur juste prix et achetés par la nation... Quand ces dispositions auront été adoptées et menées à bien...des conséquences admirables s'ensuivront. La valeur réelle de la terre et du travail s'élèvera tandis que baissera la valeur de leurs produits* ».⁴⁸⁹

Sous la forme du socialisme étatique, voire le communisme utopique classifié par Karl Marx, Etienne Cabet, professeur, avocat, politique, influencé par Thomas More et Robert Owen, décrit sa vision de ville idéale en faisant le *Voyage en Icarie* – « *une République démocratique et même une Démocratie presque pure* » construite par des modèles : une *Ville-modèle* pour la *Capitale*, les *Villes-provinciales*, les *Villes communales* ; une *Maison-modèle* ; les *plans-modèles* d'une ferme, des ateliers, des hôpitaux, des écoles, des monuments ; des ameublements... L'organisation sociale et politique est aussi modelée, par exemple, « *la Représentation populaire et chaque l'assemblée communale, c'est-à-dire le Peuple entier, est divisé en 15 comités principaux de constitution, d'éducation, d'agriculture, d'industrie,...* ». S'installer sur un vallon plat, entouré de hautes montagnes sur trois de ses points cardinaux et par la mer de l'autre⁴⁹⁰, le site d'Icara - capitale d'Icarie - est aussi modelé. Le *Taïr* (ou le *Majestueux*), le fleuve, l'axe de symétrie, de transport maritime et de paysage principal de la ville, « *dont le cours a été redressé et enfermé entre deux murs en ligne presque droite, et dont le lit a été creusé pour recevoir les vaisseaux arrivant par la mer* » forme « *une île circulaire assez vaste* » : c'est une place, la place centrale de la ville, tandis que le long de cette axe aquatique, se concentrent les édifices publics importants de la ville. Pour le modèle urbain, « *la ville presque circulaire, est partagée en deux parties à peu près égales par le Taïr* », structurée par « *cinquante grandes voies qui traversent la ville parallèlement à la rivière, et cinquante qui traversent perpendiculairement* ». Celles qui joignent les places « *sont plantées d'arbres comme les boulevards de Paris* ». La ville est divisée « *en soixante*

⁴⁸⁸ Extraits les textes de Robert Owen, in CHOAY Françoise, *L'Urbanisme, utopie et réalités. Une anthologie*, op.cit., p. 91.

⁴⁸⁹ *Ibid.* p. 93.

⁴⁹⁰ DE MONCAN Patrice, *Villes utopiques, villes rêvées*, op.cit., p.10.

quartiers (ou communs), tous à peu près égaux, et représentant chacun l'étendue et la population d'une ville communale ordinaire »⁴⁹¹.

Si Robert Owen et Etienne Cabet⁴⁹² essaient eux-mêmes de fonder leur modèle aux Etats-Unis, comme New Harmony et quelques Icarie, Charles Fourier, philosophe français, ne voit pas la réalisation de son modèle. Celui-ci, cependant, « un nouveau système philosophique et politique » selon Leonardo Benovolo, ou « un système de valeurs communautaires, ascétiques et répressives, qui se cache derrière les formules aimables » selon Françoise Choay, « a exercé une fascination extraordinaire dans beaucoup de pays ; entre 1830 et 1850, une cinquantaine de tentatives pour le mettre en application sont faites, en France, en Russie, en Algérie et en Amérique »⁴⁹³ par ses disciples, tel que Victor Considerant (polytechnicien, ingénieur de l'armée) avec la *Réunion* ou les partisans, tel que Jean-Baptiste André Godin (industriel) avec son *Familistère*.

Choqué par la misère qui s'installe dans les villes de la révolution industrielle, Charles Fourier imagine une nouvelle organisation de la société – communautaire – composée de 1620 personnes, d'origine sociale diverse et appelée la Phalange. Ce modèle est basé sur un habitat collectif, qu'il nomme le Phalanstère, et la mise en commun des moyens de production – terres, usines, ateliers. Mais il n'est pas dans son intention de créer une société égalitaire et communiste, comme le modèle d'Etienne Cabet. Il préfère parler d'une communauté associative reconnaissant la réalité des inégalités sur Terre. Par contre, tout homme, quelle que soit sa condition, a droit à un travail régulier, un logement décent et à fonder – et nourrir – une famille. Or cette triple aspiration est, pour Charles Fourier, remise en cause par l'évolution foudroyante de la société industrielle et la concentration des populations ouvrières dans les grandes villes. L'idée originelle du Phalanstère provient de ce constat⁴⁹⁴. Cependant, cette cité idéale, sous forme une seule pièce - d'un système complet dont elle est indissociable, se situe au sein de la conception philosophique de Charles Fourier sur l'évolution sociale, dans laquelle, après avoir traversé ces « périodes » successives : *édénisme, sauvagerie, patriarcat, barbarie, et civilisation*, où se déroule la révolution industrielle, l'humanité finira par le *garantisme, le socialisme, l'harmonisme*, en atteignant le grand principe naturel de l'« *Harmonie Universelle* ». Chaque « période » se caractérise selon son « mode » et sa « ville ». En quatrième période de barbarie, « mode confus », sa « ville » est « *disparate générale sans aucun ordre* », pour laquelle il faut résoudre ce problème par la création d'une cité idéale avec l'ordre correspondante à sa période, à son « mode » supérieur. Comme en sixième période de *garantisme, « mode composé »*, correspondant à « *un plan général de salubrité et d'embellissement, à des garanties de structure* », ce modèle de « ville garantiste » est composé de trois enceintes concentratrices : « *la cité ou la ville centrale* » ; « *les faubourgs et grandes fabriques* » ; « *les avenues et la banlieue* », qui adopte chacune « *des dimensions différentes pour les constructions* », et « *séparées par des palissades, gazons et plantations qui ne doivent pas masquer la vue* ». Tandis que la cinquième période de civilisation, « mode simpliste », correspond au Phalanstère, la cité idéale d'un vaste édifice, la « *ville civilisée* »⁴⁹⁵. Installée sur un terrain « *d'une lieue carrée* » (250 hectares), le modèle imaginé par Charles Fourier, est « *un édifice monumental en forme de « Ω », comme Versailles, comportant une cour centrale et différentes cours secondaire. Le rez-de-chaussée*

⁴⁹¹ Extraits les textes d'Etienne Cabet, in CHOAY Françoise, *L'Urbanisme, utopie et réalités. Une anthologie*, op.cit., pp. 120-130.

⁴⁹² Selon Leonardo Benevolo, entre 1817-1820 Robert Owen présente son plan au gouvernement central anglais et aux autorités locales, mais sans succès. Tandis que, pour Lewis Mumford, Icarie est justement une projection de l'œuvre administrative et centralisatrice de Napoléon et une idéalisation de Paris.

⁴⁹³ BENEVOLO Leonardo, op.cit., p. 374.

⁴⁹⁴ DE MONCAN Patrice, *Villes utopiques, villes rêvées*, op.cit., p.92.

⁴⁹⁵ Extraits les textes de Charles Fourier, in CHOAY Françoise, *L'Urbanisme, utopie et réalités. Une anthologie*, op.cit., pp. 96-105.

est interrompu en divers points par des passages à arcades qui permettent l'entrée des voitures, tandis qu'au premier étage, tenant lieu de rues, courent des galeries couvertes qui mettent en communication tous les autres locaux. Les adultes sont logés dans les appartements du deuxième et troisième étages ; les enfants sont rassemblés à l'entresol et les hôtes occupent les combles »⁴⁹⁶. C'est le modèle d'une cité en hauteur – « ville d'architecture composée » qui « n'a aucune ressemblance avec notre construction, tant de ville que de campagne » - qui se compose des fonctions séparées d'une manière que le XXe siècle appellera le zoning⁴⁹⁷ : « la coupure absolue que représente l'agglomération phalangiste par rapport à celles du passé, la façon dont y est intégrée la campagne, surtout la rationalisation et le classement systématique des lieux et des activités »⁴⁹⁸. Mais si la taille d'un Phalanstère se définit par le nombre des habitants en assurant l'« harmonie » sociale et économique, ce modèle est une « ville évolutive » qui peut évoluer en détail et en aménagement suivant l'évolution de la technique de construction et du mode de production, selon Charles Fourier (par la suite aussi Victor Considerant, dont par exemple son dessin est inspiré par le Palais des Etats à Dijon, selon Patrice de Moncan, et non par Versailles): « comme la première Phalange ne peut avoir aucune notion pratique, elle commettra nécessairement beaucoup d'erreurs sur les quantités, dimensions et compartiments : avant d'arriver à des données exactes, il faut tâtonner ». C'est le contraire des modèles de Robert Owen et d'Etienne Cabet, ceux de « ville définitive », dont tous sont imposés rigoureusement. Et avec le temps et par la force de l'exemple, la réussite de l'un créant l'ouverture d'un autre, les Phalanstères peu à peu gagneront du terrain jusqu'à conquérir la Terre entière. Alors notre planète sera peuplée de milliers de Phalanstères, vivant à la fois indépendamment les uns des autres, et parfaitement heureux, sans désir de conquête. Si son modèle se répand au milieu des cultures et des champs, Charles Fourier, malgré son goût pour l'ordonnancement, récuse l'organisation en échiquier de la voirie qui relie l'ensemble du Phalanstère et des maisons paysannes dans la campagne communale⁴⁹⁹.

Dans la *Description du Phalanstère et considérations sociales sur l'architectonique*, Victor Considerant⁵⁰⁰, s'exprime sous forme plus claire et plus synthétique que dans les livres du fondateur lui-même, notamment sur la séparation des fonctions du modèle – « avec la Séparation, la Distinction de l'Ordre, ont surgi la vie, l'économie et la beauté, toutes les harmonies de la vie, toutes les magnificences », écrit-il. Ce modèle se compose du Palais de la population, de la ville industrielle, de l'établissement agricole, des espaces verts intérieurs, de la rue-galerie d'arcades à l'image de celle du Palais-Royal, qui « est certainement l'un des organes les plus caractéristiques de l'architecture sociétaire...au moins aussi large et aussi somptueuse que la galerie du Louvre »⁵⁰¹.

Si Victor Considerant ne réussit pas avec sa *Réunion* au Texas, fondée en 1854, Jean-Baptiste Godin construit en 1859 un Phalanstère pour 1500 habitants qu'il appelle *Familistère*, référence aux deux idées maîtresses des lieux : famille et phalanstère, qui fonctionne encore aujourd'hui. Véritable « ville patronale » à la vocation socialiste réalisée, le Familistère est installé en face et à l'ouest des usines (fondées en 1846), entouré par une boucle de la rivière Oise, dont le courant d'eau de 40 m de large est également la séparation naturelle entre deux complexes. Le Familistère est structuré selon le principe fouriériste sur l'axe nord-sud, mais l'aménagement intérieur du bâtiment conçu selon l'idée de Godin: le Palais social comme il le

⁴⁹⁶ BENEVOLO Leonardo, *op.cit.*, p. 374.

⁴⁹⁷ DE MONCAN Patrice, *Villes utopiques, villes rêvées, op.cit.*, p.13.

⁴⁹⁸ CHOAY Françoise, *L'Urbanisme, utopie et réalités. Une anthologie, op.cit.*, p. 96.

⁴⁹⁹ DE MONCAN Patrice, *Villes utopiques, villes rêvées, op.cit.*, pp. 94-96.

⁵⁰⁰ A la mort de Charles Fourier, il devient le chef du mouvement phalangiste et le directeur de son journal, la *Phalange*.

⁵⁰¹ Extraits les textes de Victor Considerant, in CHOAY Françoise, *L'Urbanisme, utopie et réalités. Une anthologie, op.cit.*, pp. 109-114.

nomme, est composé de trois bâtiments de 5 étages formant un « Ω », dont chacun possède une cour couverte à l'intérieur ; en face se trouvent trois bâtiments installés de façon symétrique avec le Palais, ils sont le complexe scolaire avec le théâtre au milieu et deux annexes de service. Entre le pont et le portail des usines, se situent les bains publics et la piscine couverte, l'usine à gaz. Dans *La Richesse au service du peuple – Le familistère de Guise*, Godin décrit lui-même l'implantation de la cité idéale par rapport au beau site naturel : « *Le front du Palais fait face à la ville sur une étendue de cent quatre-vingt mètres ; l'aile gauche a vue sur les jardins et sur les bâtiments de la manufacture ; l'aile droite sur les jardins et les coteaux boisés qui bornent la vallée. La vue, derrière le palais, s'étend sur ses promenades, sur les prairies de la vallée de l'Oise...Le Familistère, ses dépendance et sa manufacture sont bâtis sur une propriété d'environ dix-huit hectares...Une partie de cette propriété est convertie en promenade, squares, jardins d'agrément ; une autre partie est consacrée à la culture des jardins et des vergers...* ».⁵⁰²

Nous avons présenté trois modèles à la fois intéressants et différents dans le processus de création, mais, selon Leonardo Benevolo, ils sont le fruit de la protestation contre les conditions de vie inacceptables dans les villes industrialisées, et cherchent pour la première fois à en briser les contraintes en recourant à l'analyse et à la programmation rationnelles. Ce sont des machines conçues pour soulager l'homme du poids de l'organisation physique traditionnelle, qui retarde les changements politiques et défend le système des intérêts en place. En cela ils préfigurent – comme tentatives isolées – la recherche collective de l'architecture moderne qui commencera au siècle suivant⁵⁰³.

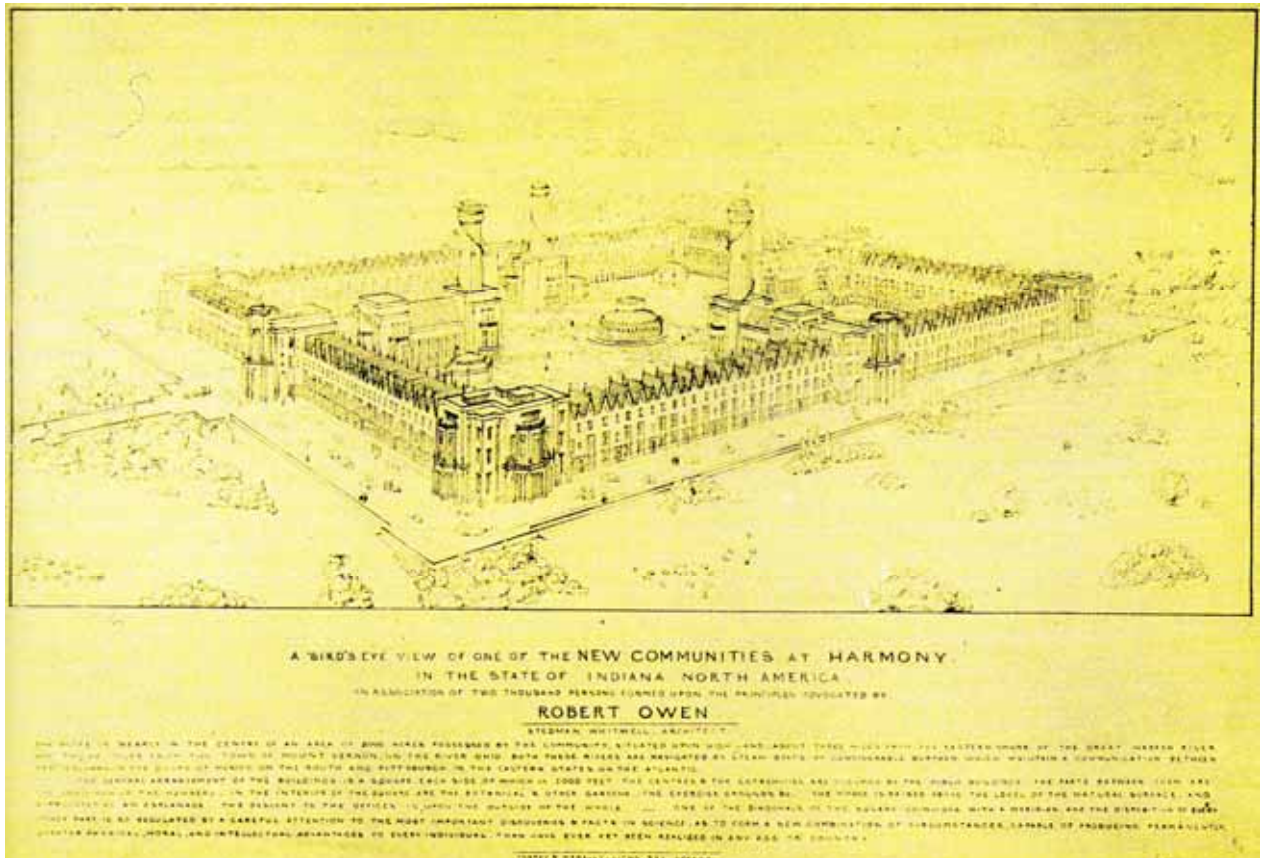
⁵⁰² Citer in DE MONCAN Patrice, *Villes utopiques, villes rêvées*, op.cit., pp. 122-123.

⁵⁰³ BENEVOLO Leonardo, op.cit., pp. 374-375.



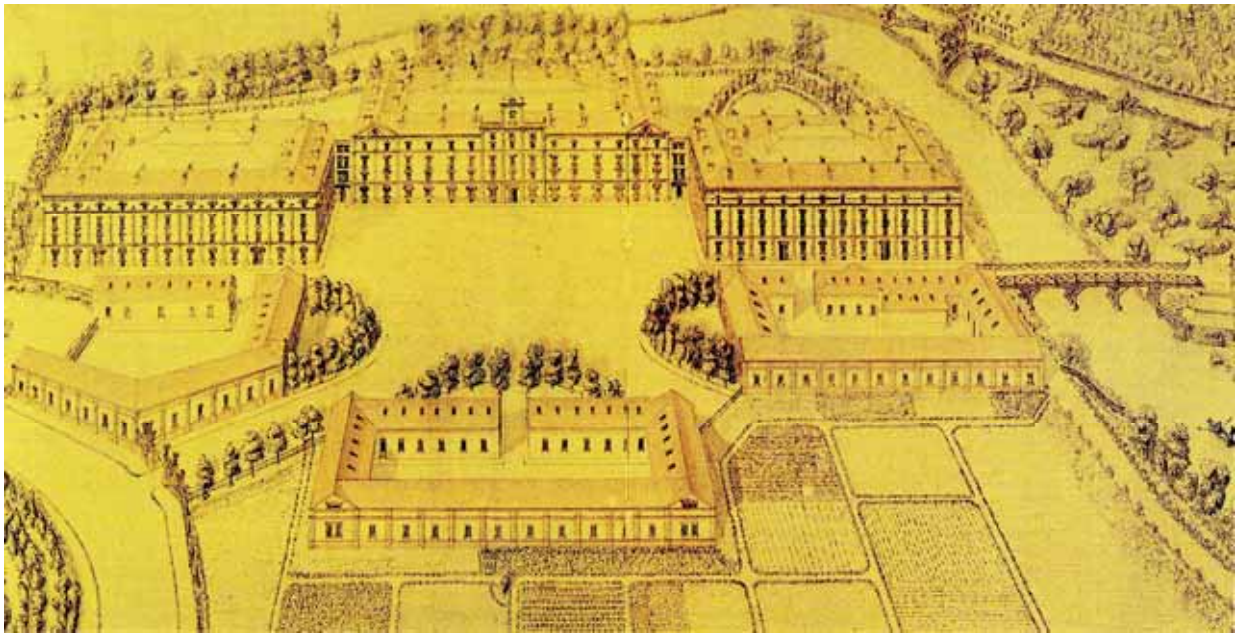
I.5-1. Cité d'Utopie – le « non-lieu » – de Thomas More, 1516.

Source : VERCELLONI Virgilio, *La cité idéale en Occident*, éd. du Félin, Paris, 1996, (édition italienne, Milan, 1994), Planche 53.



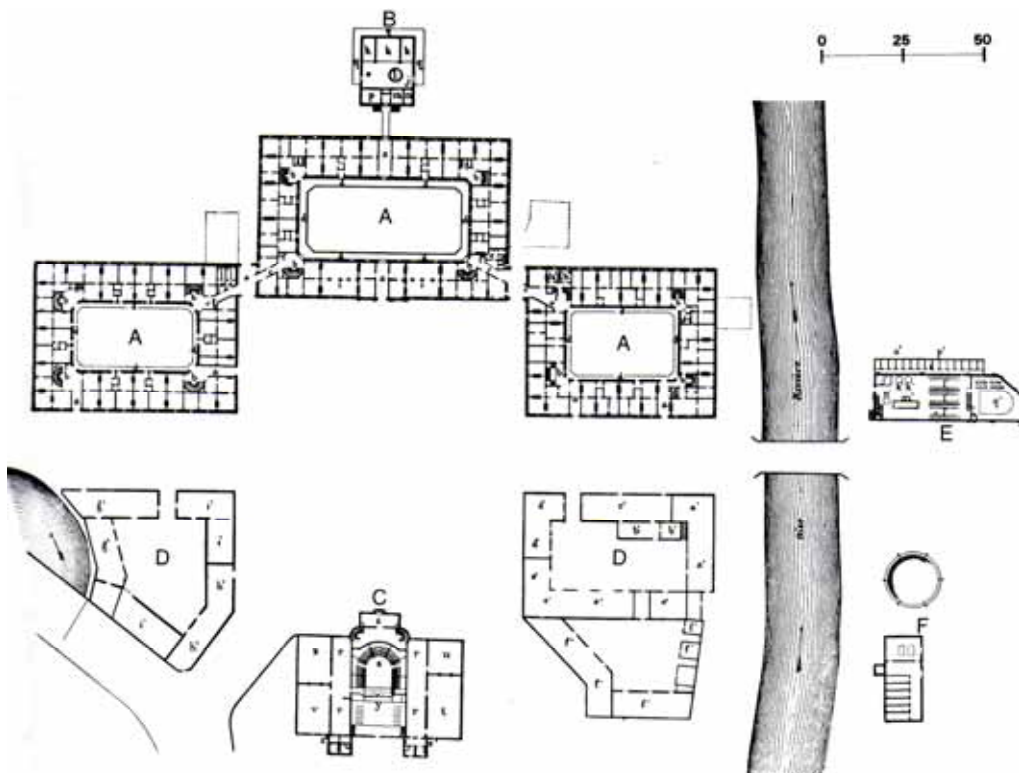
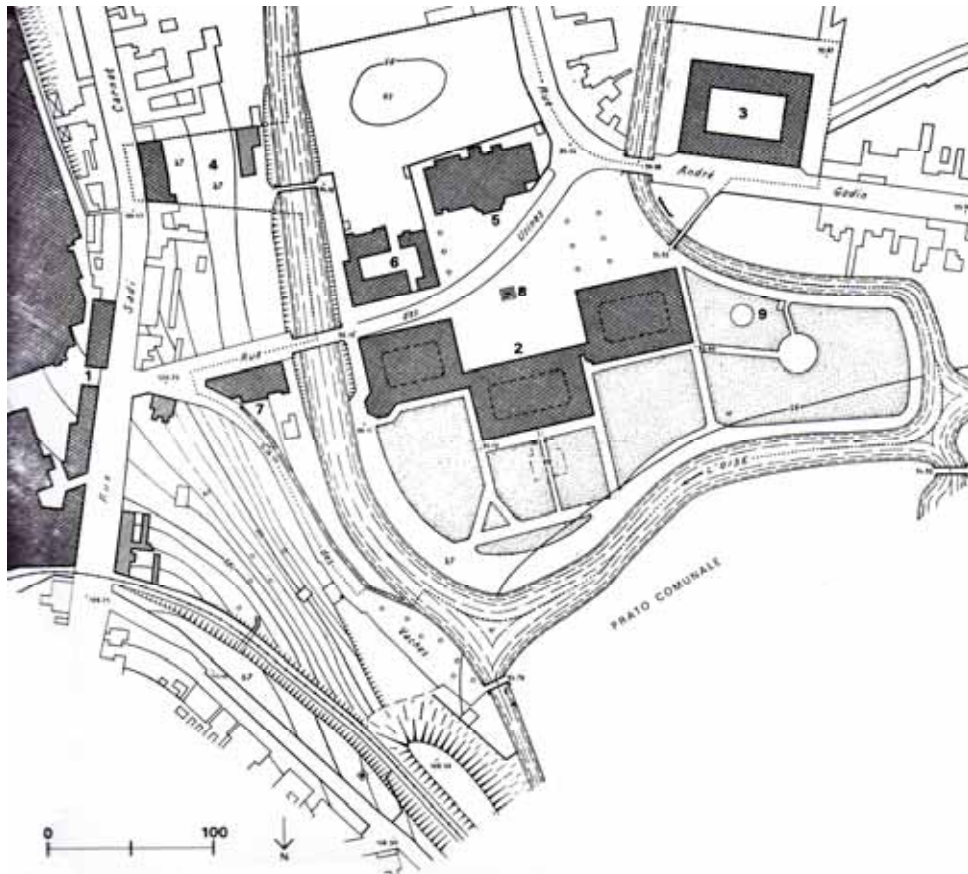
I.5-2. Modèle de Robert Owen – *New Communities at Harmony*, Indiana, 1824.

Source : VERCELLONI Virgilio, *La cité idéale en Occident*, éd. du Félin, Paris, 1996, (édition italienne, Milan, 1994), Planche 127.



I.5-3. Modèle de Charles Fourier – *Phalanstère*, réalisé par Jean-Baptiste Godin en 1874.

Source : VERCELLONI Virgilio, *La cité idéale en Occident*, éd. du Félin, Paris, 1996, (édition italienne, Milan, 1994), Planche 138.



I.5-4. Modèle de Charles Fourier – *Phalanstère*, réalisé par Jean-Baptiste Godin en 1874.

Source : BENEVOLO Leonardo (traduit de l'italien par Catherine Peyre), *Histoire de la ville*, éd. Parenthèses, Marseille, 1983, p. 375.

Arturo Soria Y Mata et la Cité Linéaire - *Ciudad Lineal*

Proposée par Arturo Soria Y Mata en 1886, la Cité Linéaire peut sans doute être considérée comme la dernière utopie du XIX^e siècle, comme l'estime Carlos Sambricio⁵⁰⁴, mais elle ne vise pas, à la manière des utopistes précédents, l'implantation de communautés à l'organisation nostalgique, sensées échapper au cycle des rapports de production. Elle repose essentiellement sur l'ambition d'urbaniser la campagne et de ruraliser la ville ; établir un équilibre entre les deux, par une organisation rationnelle du territoire. En effet, Soria délaisse dans une certaine mesure la politique ou l'idéologie pour mettre en évidence le fait que, du point de vue des infrastructures⁵⁰⁵, la ville industrielle perpétue les problèmes de la ville traditionnelle. A partir de 1880, il entreprend d'approfondir l'idée d'un mode d'urbanisation libéré des schémas d'infrastructure classiques et prend conscience du fait que l'organisation du territoire peut contribuer au développement industriel ; cette réflexion se rapproche dans une certaine mesure de celle que, dans les mêmes années, mène Frederick Law Olmsted⁵⁰⁶ aux Etats-Unis lorsqu'il prône la « ville détachée ». D'une autre inspiration directe est la doctrine de G. Pecqueur, dans laquelle il prévient qu'un jour « *les villes se porteraient vers les campagnes et que celles-ci iraient à la rencontre des villes, où les campagnes seraient un ensemble régulier de grandes et belles fermes, d'usine élégantes, de maisons confortables, et que de leur côté, les villes deviendraient une réunion de villas, de pavillons indépendants, au lieu d'être des lieux de perdition où les habitations s'entassent sans ordre, où les rues sont étroites et malsaines, où il y a à peine trace de végétation rappelant la résidence naturelle de l'homme, la terre et ses enchantements, les arbres aux ombrages charmants, les plantes et leurs fleurs au parfum délicieux, le ciel clair, l'air pur et frais, les retraites paisibles et douces* »⁵⁰⁷.

Arturo Soria entreprend en 1869 une activité politique liée aux courants progressistes, dont les soucis pour la misère, l'hygiène physique et moral, la perfection de société, s'accroissent dans sa doctrine. Mais c'est à partir de ses réflexions sur le problème de transport que Arturo Soria définit le premier principe fondamental de la Cité Linéaire, le plus important, comme il affirme : « *Du problème de la locomotion dérivent ceux de la construction d'une ville [...]. La forme d'une ville sera parfaite lorsque la somme des temps employés pour aller de chaque maison à toutes les autres sera un minimum : tel est le cas dans les cités linéaires [...]. Vu que les voies ferrées sont les moyens de communication les plus rapides et fréquents et les moins coûteux, les villes devront prendre, nécessairement, la forme allongée et linéaire des voies ferrées. Le plan de symétrie, de sexualité et de progression qui caractérise la supériorité des formes animales sur les formes végétales, doit se manifester aussi dans l'évolution des formes des villes, dont le parallélisme avec l'évolution des formes de la Nature est incontestable* »⁵⁰⁸. La proposition de Soria diffère de celles des socialistes utopiques, estime Carlos Sambricio. Au lieu d'ébaucher des idées analogues aux « villes en paix » dans lesquelles une communauté est sensée trouver son équilibre en se mettant à l'écart des vrais problèmes de la société, Arturo Soria cherche, au contraire, à adapter son modèle à un schéma de croissance, vertébré par la voie ferrée – symbole de l'industrie, opposant la notion de communauté à ce qui pourra naître du développement régional et d'un territoire urbanisé en

⁵⁰⁴ MATA Arturo Soria Y, *La Cité Linéaire, Nouvelle architecture de ville*, éd. ENSBA, Paris, 1984, Introduction par Carlos Sambricio.

⁵⁰⁵ En tant que parlementaire, Arturo Soria est à l'initiative de l'installation d'un réseau tramway doublé d'une ceinture ferroviaire, et pour à la première fois au monde, d'un réseau téléphonique appliquant les découverts de Bell.

⁵⁰⁶ La « ville détachée » traduit le désir de fuir la cité et d'abandonner des agglomérations comme Chicago, en réorganisant le territoire par la diffusion de la richesse et par l'établissement de systèmes de communication sans aucune mesure avec ceux existant alors en Europe.

⁵⁰⁷ MATA Arturo Soria Y, *op. cit.*, pp. 18-19.

⁵⁰⁸ *Ibid.*, pp. 16-17.

zones continues, mise en œuvre par un principe fondamental de la Cité Linéaire, la triangulation. « *Il se formera avec le temps dans chaque pays un vaste réseau de triangulation, dans lequel la surface de chaque triangle urbain, déterminé par les sommets des anciennes villes et les côtés des nouvelles, sera consacrée à des exploitation agricoles et industrielles* »⁵⁰⁹.

« *Car elle est de tous pays et à l'usage de toutes les classes* »⁵¹⁰, la Cité Linéaire est articulée géographiquement sur trois niveaux. En premier lieu, au niveau de l'hémisphère, il comprend la nécessité d'organiser « *une ville considérable de part et d'autre d'un axe qui pourrait relier Bruxelles à Pékin ou Cadix à Saint-Pétersbourg* ». En second lieu, au niveau de chaque Etat, il met l'accent sur l'utilité qu'il y aurait à établir une Cité Linéaire, unissant « *chaque village d'une province avec ses voisins, de proche en proche à partir de la capitale* », qui pourrait jouer un rôle essentiel dans le développement économique régional pour peu que les terres soient redistribuées aux familles pauvres. La fondation de la ville liée à la répartition des terres cultivables reprend la méthode romaine. Le troisième lieu se réfère à l'idée d'une « *cité parallèle* », qui entourerait un noyau existant tout en maintenant par rapport à lui une indépendance réelle au lieu de constituer une ville satellite⁵¹¹. Dans cette perspective, le modèle linéaire s'adapte idéalement aux contextes différents du lieu d'implantation : « *pour traverser les cours d'eau, percer les montagnes et surmonter les diverses difficultés qui se présenteront sur le trajet, soit à cause des groupements urbains existant déjà, ou à cause des douanes et d'autres circonstances qui mériteraient d'être considérées, la largeur des cités linéaires devra être réduite à l'espace strictement nécessaire au passage de la voie, double ou unique, du chemin de fer-tramway qui sert les points difficiles du trajet. On aura recours aux chemins de fer aériens et souterrains quand il n'y aura pas d'autres moyens de communication entre les « cités linéaires » et le centre des « cités-points* »⁵¹². Ce modèle s'adapte aussi à des milieux culturels différents, en particulier aux pays « neufs » ou « demi-sauvages » : des vastes plaines désertes de la Chine aux vastes plaines fertiles de l'Argentine, des steppes tristes et pauvres sibériennes de la Russie, des paradis tropicales de Ceylan aux plaines agricoles de la Malacca, des magnifiques forêts vierges des Philippines aux immenses prairies du Canada en passant par les côtes pittoresques et belles du Maroc. Mais en assurant l'hygiène, la répartition du terrain : 1/5 pour la demeure et 4/5 pour la terre cultivée, doit être strictement respectée.

La Cité Linéaire se propose un modèle en deux parties. La première : les quartiers d'habitation et d'équipements publics, est définie par une structure rigide, déterminée et détaillée. La deuxième : les zones d'activités économiques, est restée comme un programme ouvert pour s'adapter à chaque situation concrète. Arturo Soria les décrit :

« *Une rue centrale qui sert d'axe à toute la ville; à droite et à gauche, des rues transversales coupant à angles droits la rue principale, de longueur uniforme ou variable suivant la nature du terrain; enfin, deux rues à l'extrémité de chaque côté de la rue principale, marquant la limite d'extension de la Cité Linéaire. Entre chaque rue, des îlots de terrain divisés en parcelles sur lesquels s'élèveront des maisons indépendantes qui ne peuvent occuper plus du cinquième de la superficie totale, le reste étant réservé aux espaces libres, aux arbres, à la végétation assainissante.*

⁵⁰⁹ *Ibid.*, p. 18.

⁵¹⁰ *Ibid.*, p. 11.

⁵¹¹ *Ibid.*, pp. VII-VIII.

⁵¹² *Ibid.*, p. 18.

La voie centrale de la Cité Linéaire, la rue cardo sera d'étendue indéfinie et de largeur uniforme: 40, 60 ou 100 mètres. Elle constituera une voie merveilleuse d'hygiène, d'aménagement rationnel et esthétique.

Elle sera plantée de plusieurs rangées d'arbres, 4, 6, 8 ou plus, selon sa largeur; ses chaussées seront parfaitement pavées; chacune sera affectée à une circulation déterminée (automobiles, bicyclettes, traction animale, tramways électriques pour le transport des voyageurs et des marchandises en ligne double ou quadruple, etc.).

Les promeneurs rencontreront constamment des massifs de fleurs et des jardins, et trouveront, pour s'asseoir, des bancs à intervalles rapprochés. Point n'est besoin d'ajouter que les différentes conduites pour les eaux, l'éclairage, le téléphone seront disposées pour le mieux dans le sous-sol.

Les rues transversales auront de 20 à 40 mètres.

Les rues qui, bordant les côtés postérieurs des îlots, déterminent les limites de la Cité Linéaire, auront de 10 à 20 mètres de large. Mais toutes seront plantées, auront un pavage convenable, des canalisations, des bancs, des kiosques-vigies.

De temps en temps, pour rompre l'uniformité de voies, qui doivent être de largeur égale sur tout leur trajet, au carrefour de l'avenue principale et des rues transversales, on aménagera des places spacieuses et gracieuses — circulaires, elliptiques ou polygonales —, ornées de fontaines décoratives, de plates-bandes fleuries, de monuments commémoratifs, de sculptures, d'obélisques, etc.

Tous les 300 mètres, à l'intersection de l'avenue principale et d'une voie secondaire, sera édifié un kiosque à deux étages avec caves, correspondant aux stations de confort des Américains, qui comprennent des w.-c. et lavabos, un poste de police et un poste-vigie, des cabines téléphoniques, des avertisseurs en cas d'incendie ou d'accidents, une salle d'attente pour le tramway, etc.

Les téléphones de la Cité Linéaire seront le meilleur marché possible afin que chacun puisse s'en servir chez lui ou dans les cabines publiques, alors qu'actuellement leur prix élevé en rend l'usage prohibitif à un grand nombre de personnes.

Le terrain sera divisé en îlots de forme rectangulaire ou trapézoïdale, qui auront de 100 à 300 mètres de façade sur l'avenue principale, et 100 à 1.000 mètres sur les rues transversales. Ceux-ci seront subdivisés en lots dont aucun n'aura moins de 400 mètres carrés; les acheteurs, tout en ayant la faculté de se libérer en 20 annuités, pourront disposer de leur terrain une fois le premier versement effectué.

Toute construction sera soumise à un cahier des charges qui limitera les droits de propriété individuelle au nom de l'intérêt général et empêchera que l'avidité de quelques-uns puisse trafiquer de ce qui est nécessaire à tous.

Les servitudes perpétuelles établies sur les terrains de la Cité Linéaire mettront un obstacle à la monopolisation de la propriété foncière urbaine entre les mains de quelques individus qui lui donnent une valeur fictive et en font monter le prix d'une manière scandaleuse. Elles éviteront les reproductions de fléaux engendrés par la spéculation à outrance dont sont victimes la classe moyenne et la classe ouvrière de nos grandes capitales.

Voici quelques-unes de ces servitudes:

*Interdiction de bâtir à moins de 5 mètres de la ligne de façade sur la voie principale ou transversale; à moins de 3 mètres de la rue limitant les lots de dernière.
Aucun édifice ne pourra avoir plus de 3 étages.
Seulement 1/5 de chaque lot pourra être construit.
Les maisons devront être indépendantes et auront 4 façades, accessibles les unes et les autres à l'air et à la lumière.
Chaque maison sera dans un jardin »⁵¹³.*

*« On a prévu également l'utilisation des terrains situés de part et d'autre de cette bande d'un à deux kilomètres de large qui constitue la Cité Linéaire proprement dite.
Mettant à profit les moyens de locomotion, de transport, d'éclairage et de communication de la Cité Linéaire, utilisant méthodiquement par une distribution scientifiquement étudiée l'eau qui coulera à flots dans les canalisations de la Cité Linéaire, des Sociétés anonymes, des paysans ou des industriels pourront développer, dans les zones voisines, des exploitations appelées à une prospérité considérable.*

Cultures maraîchères, pâturages, vergers, champs magnifiquement arrosés, bois et forêts rationnellement entretenus, usines modèles situées au grand air en pleine campagne, entreprises les plus variées, bénéficieront de cette proximité de la Cité Linéaire, de sa nombreuse population, des éléments de travail et de progrès qui y sont accumulés.

Comme nous serons loin alors de nos villages répugnants ou de nos centres industriels, dans lesquels l'ouvrier, victime d'un travail rude, pénible et mal rétribué, ressemble plutôt à une bête de somme qu'à un être civilisé »⁵¹⁴.

Arturo Soria propose un modèle évolutif exprimé par plusieurs niveaux. Le premier est « *une ville de longueur indéfinie* ». Les quartiers d'habitation et les équipements publics peuvent s'allonger au long des voies ferrées, tandis que les activités économiques peuvent se développer perpendiculairement cet axe central vers la nature. Nouvelle formule d'architecture de villes et de colonisation des campagnes, elle compose trois formes d'adaptation suivantes :

« La Cité Linéaire est banlieue d'élargissement des grandes capitales entourant les vieilles villes d'une zone de verdure dans laquelle sont disséminées de riants et jolies « villa ».

« Agglomération servant de trait d'union entre deux villes déjà existantes — La Cité Linéaire est alors bâtie soit en ligne droite pour raccourcir les distances entre les deux villes, soit en ligne courbe et capricieuse pour suivre les accidents du sol et pour utiliser les facilités ou se soustraire aux difficultés qui se présentent pour l'acquisition du terrain ».

« Colonisation et repeuplement des campagnes — Dans ce cas, la Cité Linéaire se prolonge dans la campagne, gravissant les montagnes et gagnant les sites pittoresques, étalant le charme de ses lotissements sur les bords des fleuves et sur les côtes du littoral. Et partout, sur son passage, les solitudes se peuplent, les terres entrent en culture, les chutes d'eau sont utilisées, les mines et les carrières sont exploitées, la richesse se crée, la vie surgit »⁵¹⁵.

Si l'axe central est la colonne vertébrale, les emplacements des vertèbres, où se connectent les voies transversales, dépendront du service auquel on destine l'édifice, public ou privé. Dernier point qui s'inscrit au terme de l'harmonie sociale, la Cité Linéaire est destinée à toutes les

⁵¹³ *Ibid.*, pp. 12-13.

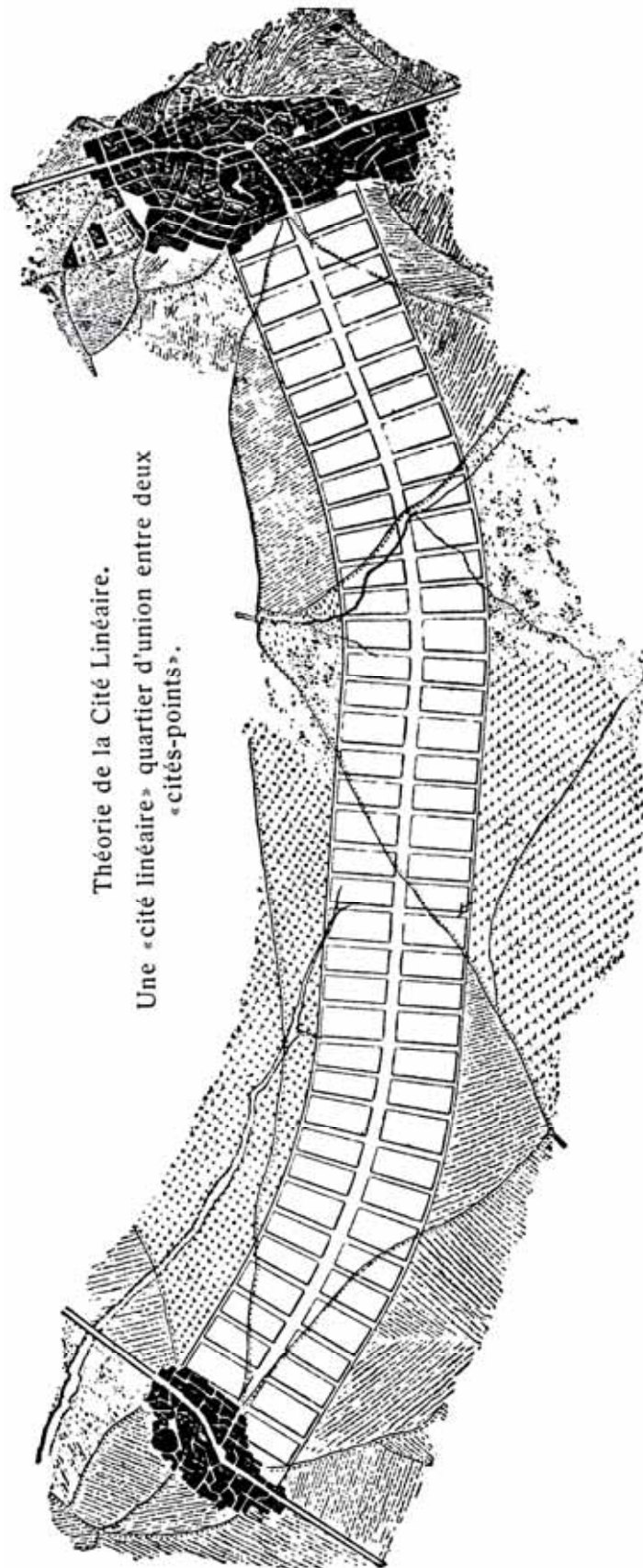
⁵¹⁴ *Ibid.*, pp. 14-15.

⁵¹⁵ *Ibid.*, p. 15-16.

classes sociales, qui s'installeront suivant ses moyens et ses goûts, dans un palais ou dans une chaumière, avec un modeste potager ou avec un parc magnifique, en exprimant la devise de la Cité Linéaire : « *A chaque famille une maison ; à chaque maison un jardin de culture et d'agrément* ».

Arturo Soria prévoit également les outils pour mettre en œuvre la Cité Linéaire, qui sont soit des organismes officiels, Etat, Département, Municipalités, soit des sociétés privées, comme *La Compania Madrilenana de Urbanizacion* dans le cas du projet réalisé à Madrid⁵¹⁶. Le rôle des premiers doit être plutôt de favoriser et de stimuler l'initiative privée, ainsi que dans l'expropriation forcée des terrains à construire suivant les lois. D'autres acteurs importants sont des « *hommes de science qui étudieront et perfectionneront l'hygiène* » et des « *capitalistes à l'esprit intelligent* ».

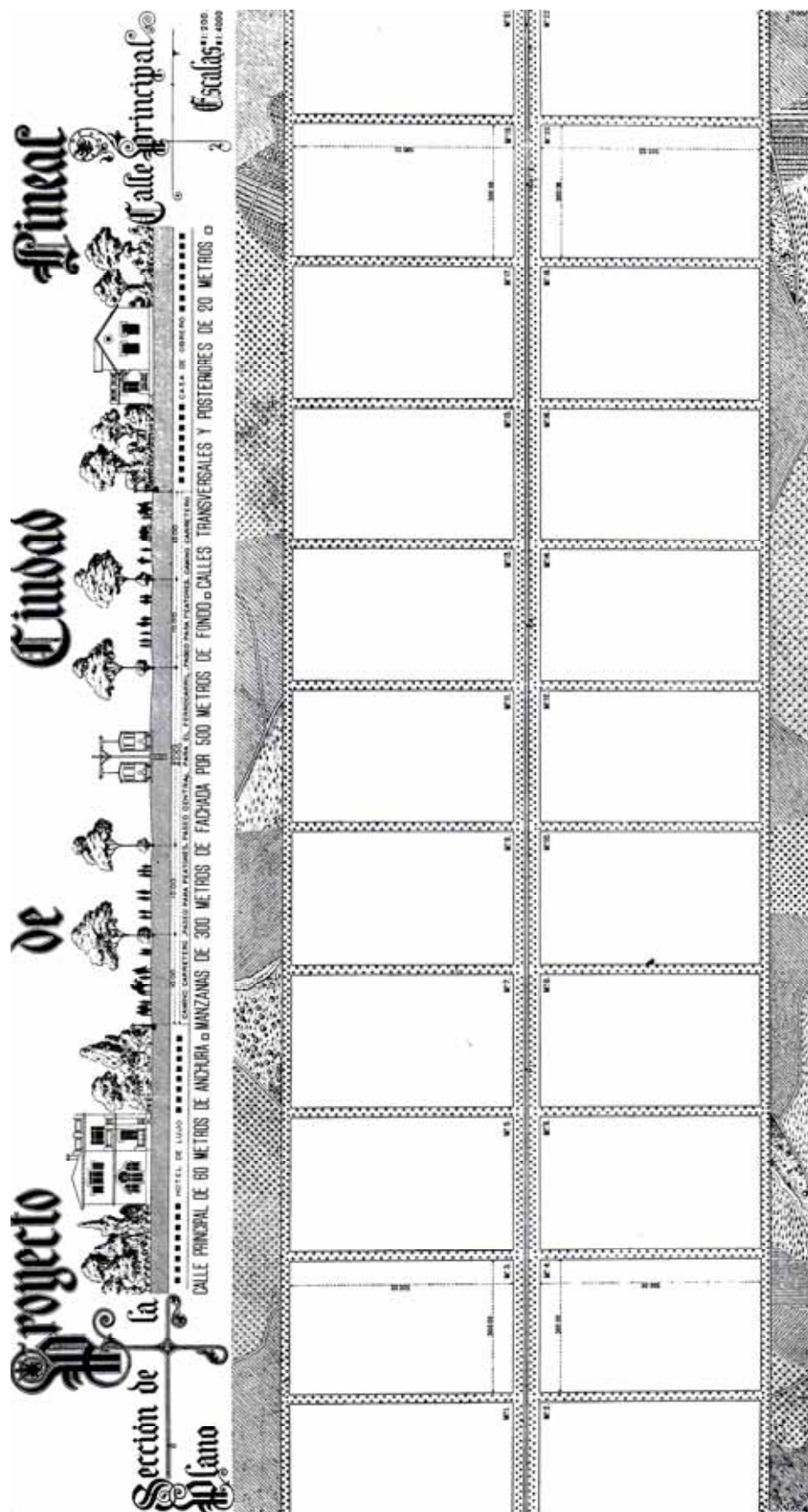
⁵¹⁶ Au niveau de la réalisation, la Cité Linéaire est reprise par les théoriciens soviétiques, notamment Nikolais Milioutine, dont une réalisation à Stalingrad, où la ville s'étend le long de la Volga sur 65 km.



Théorie de la Cité Linéaire.
Une « cité linéaire » quartier d'union entre deux
« cités-points ».

I.5-5. Modèle d'Arturo Soria Y Mata – Cité Linéaire, 1886 : principes fondamentaux d'aménagement du territoire.

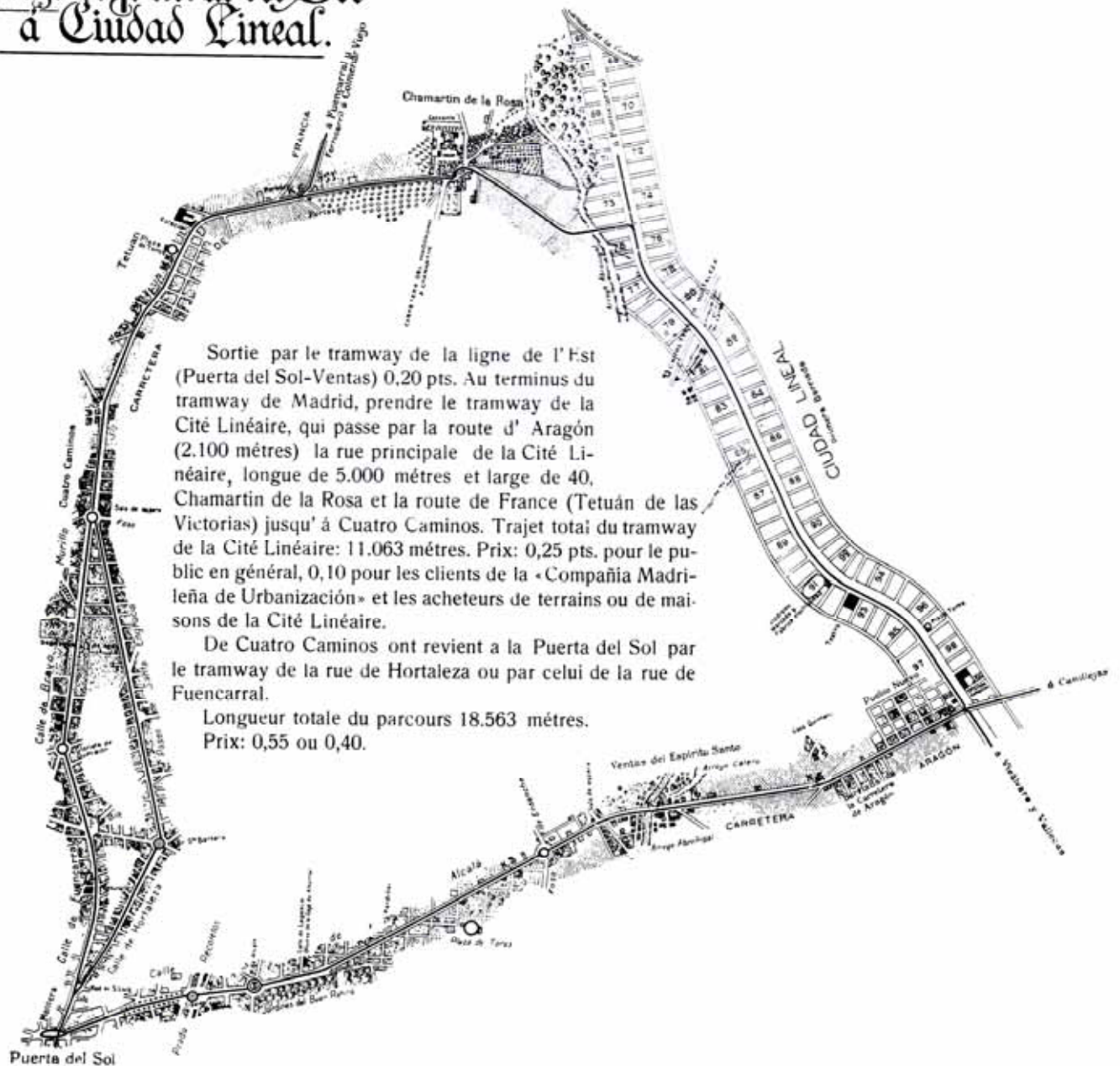
Source : MATA Arturo Soria Y, *La Cité Linéaire. Nouvelle architecture de villes*, éd. ENSBA, Paris, 1979, p. 16.



I.5-6. Modèle d'Arturo Soria Y Mata – Cité Linéaire : distribution des rues et des terrains à bâtir, rue centrale de 60 mètres, rues transversales et postérieures de 20 mètres.

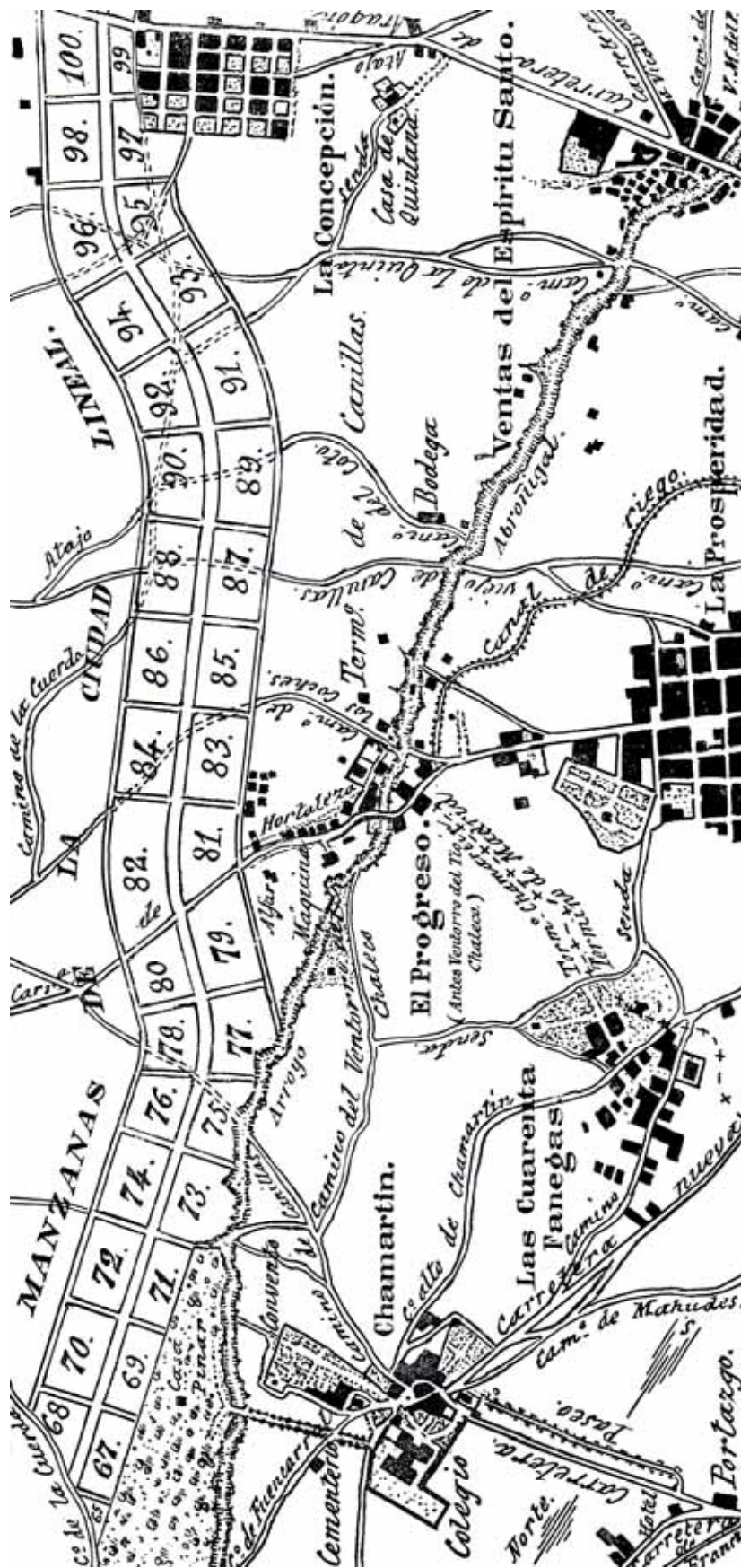
Source : MATA Arturo Soria Y, *La Cité Linéaire. Nouvelle architecture de villes*, éd. ENSBA, Paris, 1979, p. 14.

Viaje de Puerta del Sol a Ciudad Lineal.



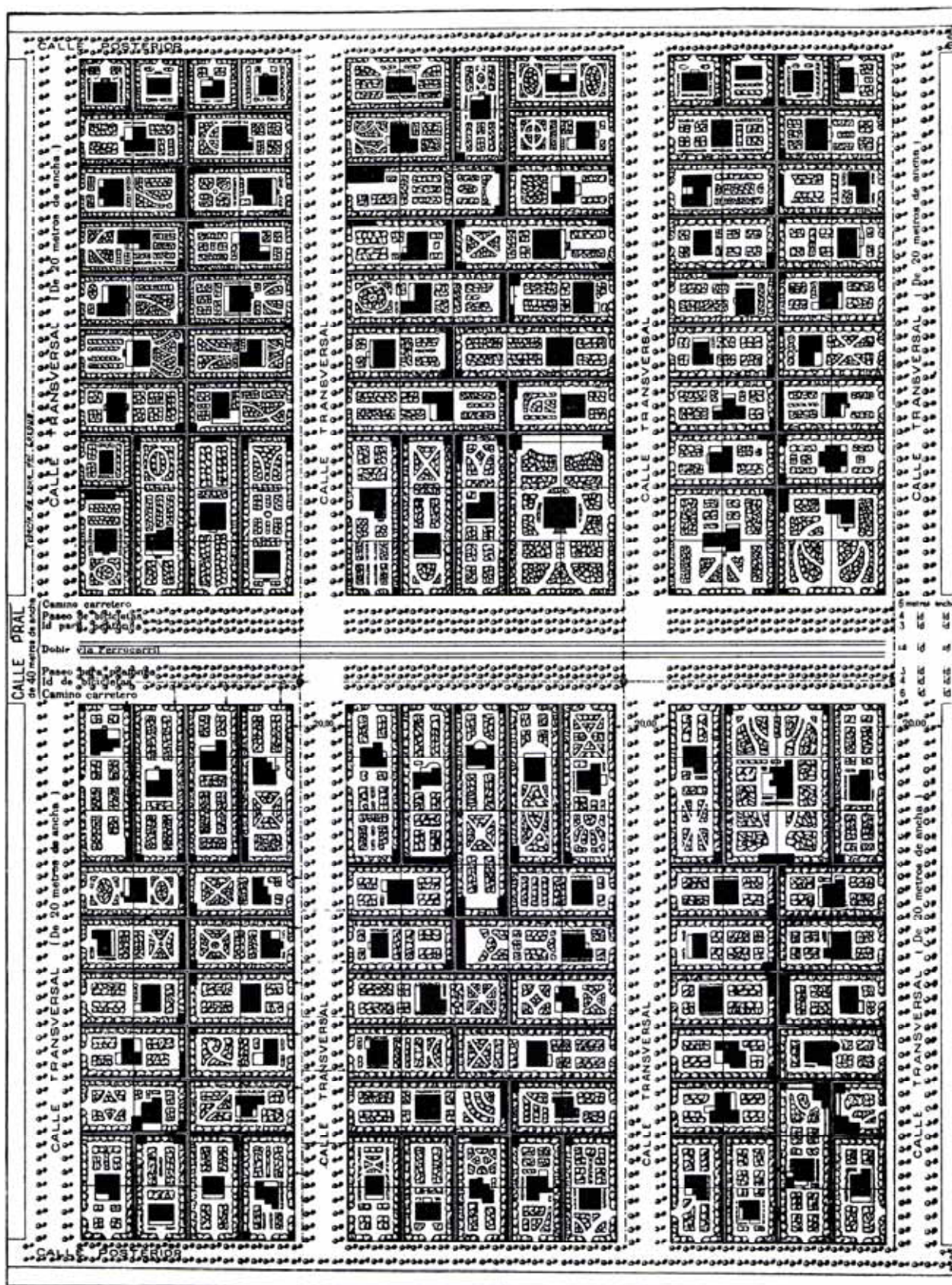
I.5-7. Projet d'une Cité Linéaire au banlieue de Madrid : de la route d' Aragón à la forêt de pin de Chamartín, 5.200 mètres de longueur et 460 de largeur.

Source : MATA Arturo Soria Y, *La Cité Linéaire. Nouvelle architecture de villes*, éd. ENSBA, Paris, 1979, p. 36.



I.5-8. Projet d'une Cité Linéaire au banlieue de Madrid : premier quartier.

Source : MATA Arturo Soria Y, *La Cité Linéaire. Nouvelle architecture de villes*, éd. ENSBA, Paris, 1979, p. 35.



I.5-9. Projet d'une Cité Linéaire au banlieue de Madrid : aménagement des rues et des lots, la rue principale a 40 mètres de largeur parcourue par double voie ferrée (tramway électrique), les rues transversales ont 20 mètres de largeur, toutes sont plantées d'arbres .

Source : MATA Arturo Soria Y, *La Cité Linéaire. Nouvelle architecture de villes*, éd. ENSBA, Paris, 1979, p. 14.

Le Corbusier et la Ville Radieuse, la Charte d'Athènes

Praticien passionné en architecture, mais en urbanisme, le patrimoine de Le Corbusier se trouve essentiellement dans plusieurs modèles idéalistes successifs qui ont évolué pendant un demi siècle, dont deux ouvrages doctrinaires fondamentaux : *La Ville Radieuse* (1933)⁵¹⁷ en tant que projet théorique, et son travail personnel, la *Charte d'Athènes* en tant que textes dogmatiques et établis dans le cadre du CIAM en 1933 (publié officiellement en 1941), après des analyses critiques sur l'état de trente-trois villes par les membres du CIAM⁵¹⁸. Le premier apporte une vision spatiale et technique à titre exemplaire à travers dix-sept planches de dessin, alors que le deuxième s'impose universellement au milieu de la profession par un programme de quatre-vingt quinze points.

Si sa ville est une synthèse des villes imaginées avant lui, on y retrouve le plan en échiquier cher à tous les utopistes, les six catégories et les principes de circulation énoncés par Eugène Hénard — carrefour à giration, plates-formes superposées, voies souterraines — et ses « avions-insectes » nommés ici « aéro-taxis », les visons hygiéniques de Benjamin Richardson, l'application des cités-jardins de William Morris, la socialisation du sol comme chez Thomas More et Etienne Cabet, les toits terrasses de Tony Garnier, la prévision de la réduction du temps de travail annoncée par Robert Owen, etc⁵¹⁹. Mais les racines immédiates de ces doctrines se situent dans *Une ville contemporaine* pour trois millions d'habitants, exposée à l'occasion du Salon d'automne en 1922, et dans le *Plan Voisin*, exposé au Pavillon de l'Esprit Nouveau en 1925, ce sont les composants essentiels de son ouvrage d'*Urbanisme*, en 1925. Comme *La Ville Radieuse*, ces modèles théoriques et doctrinaires sont expérimentés et illustrés par de nombreux plans directeurs jamais exécutés qui « appliquent un schéma relativement constant aux sites les plus divers » : Alger, Nemours, Barcelone, Buenos-Aires, Montevideo, Sao Paulo, Paris, ...⁵²⁰

A travers *La Ville Radieuse*, Le Corbusier donne sa vision aux *villes de fondation* en terme théorique et doctrinaire : « *Quand on sait ceci : que sur des feuilles de papier couvertes d'épures urbanistiques, le bonheur humain existe désormais, exprimé par le chiffre, le calcul et le dessin ; que toute la ville y est, vivante, totale, fonctionnante, palpitante, avec tous ses organes qui sont ceux de la société machiniste, avec ses raisons qui sont celles de la conscience moderne ; le mécanisme financier est en accord intime avec le postulat technique ; les modalités de réalisation sont la conséquence du mécanisme financier... Il est question de créer « La Ville Radieuse ». La ville radieuse est sur le papier. Lorsqu'une œuvre de la technique est dessinée sur le papier (chiffres et épures), elle est... Nous expliquerons le plan de la ville ; ce ne sera ni littéraire ni approximatif ; nos explications seront techniques, précises rigoureusement* »⁵²¹. Tandis que par le *Plan Voisin*, Le Corbusier fait sa démonstration la possibilité de refonder une ville neuve sur un lieu historique si précieux comme Paris, doctrinée par la suite dans la *Charte d'Athènes* (Patrimoine historique des villes).

⁵¹⁷ Selon Le Corbusier, cette ville est née grâce à la demande du régime socialiste de l'URSS à lui, en vue des solutions pour l'avenir de Moscou, ville modèle des toutes les Villes Socialistes. *La Ville Radieuse* est considérée par son auteur comme une grande ville, une capitale.

⁵¹⁸ Elles sont Amsterdam, Athènes, Baltimore, Bandoeng, Barcelone, Berlin, Bruxelles, Budapest, Charleroi, Cologne, Côme, Dalat, Dessau, Detroit, Francfort, Gênes, Genève, La Haye, Littoria, Londres, Los Angeles, Madrid, Oslo, Paris, Prague, Rome, Rotterdam, Stockholm, Utrecht, Varsovie, Vérone, Zagreb et Zurich. Pour cette analyse furent utilisées 3 cartes pour chaque ville : la première contenant le zonage (échelle 1 :10.000) ; la deuxième les réseaux de voies urbaines (échelle 1 :10.000) et la troisième présentant la ville dans sa région (échelle 1 :50.000).

⁵¹⁹ MONCAN Patrice de, *op. cit.*, pp. 222-223.

⁵²⁰ CHOAY Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie, op. cit.*, p. 233.

⁵²¹ LE CORBUSIER, *La Ville Radieuse*, éd. Vincent, Fréal & Cie, Paris, (1933) 1964, p. 93.

Au contraire des progressistes du XIXe siècle, selon Patrice de Moncan, le moteur de la réflexion corbuséenne n'est plus la philosophie ou la morale, pas plus le paupérisme engendré par l'industrialisation, mais le rationalisme d'un utopiste pur. « *Le but n'est pas de vaincre des états de choses préexistants, mais d'arriver en construisant un édifice théorique rigoureux, à formuler des principes fondamentaux d'urbanisme moderne* »⁵²². Dans cette perspective, imaginer la ville ne doit plus souffrir de subjectivité et d'idéologie politique. « *J'ai bien tenu à ne pas quitter le terrain technique. Je suis architecte, on ne me fera pas faire de politique* », écrit Le Corbusier dans *L'Urbanisme*, pourtant un des trois objets de l'urbanisme, défini par le congrès fondateur de CIAM en 1928, est la législation. De plus, toutes les analyses corbuséennes sur « *l'état des choses préexistantes* » portent une critique sévère pour les acteurs : les édiles ou les intérêts privés, étant à la base de ce regrettable état des choses. Grand observateur sur « *les cas d'espèce* », mais écrit-il encore, « *procédant à la manière du praticien dans son laboratoire, j'ai fui les cas d'espèces : j'ai éloigné tous les accidents ; je me suis donné le terrain idéal* ».

A l'heure de la ville machiniste, celui qui « *dispose la vitesse dispose le succès* », « *le terrain plat est le terrain idéal. Partout où la circulation s'intensifie, le terrain plat fournit les solutions normales. Là où la circulation diminue, les accidents du terrain gênent moins. Le fleuve passe loin de la ville. Le fleuve est le chemin de fer sur l'eau, c'est une gare de marchandises, une gare de triage* »⁵²³. Le site d'une ville idéale n'est plus géographiquement isolé, mais relié étroitement à l'armature urbaine par les moyens de communication express dont l'autoroute, la voie ferrée et la voie aérienne sont comme la confirmation du premier dogme de la Charte d'Athènes : « *La ville n'est qu'une partie d'un ensemble économique, social et politique constituant la région [...] Aucune entreprise ne peut être considérée si elle ne se raccorde pas au destin harmonieux de la région. Le plan de la ville n'est qu'un des éléments de ce tout que constitue le plan régional* ». Ce plan régional se localise selon une série des « situations » : géographie et topographie (la nature des éléments, de l'eau, de la terre, du sol, du climat) ; économie (les ressources de la région, contacts naturels ou artificiels avec le dehors) ; politique (système administratif) ; ainsi que des circonstances particulières, à travers l'histoire qui a déterminé les caractères de la ville : défense militaire, découvertes scientifiques, développement progressif des communications express⁵²⁴. Celles-ci offrent une option aisée au choix d'un site en répondant aux quatre fonctions clefs de l'urbanisme, par exemple pour assurer le loisir, le site doit faire état des éléments existants : rivières, forêts, collines, montagnes, vallées, lac, mer, etc. Mais la question de distance, grâce au perfectionnement des moyens mécaniques de transport, ne joue plus, ici, un rôle prépondérant. Mieux vaut bien choisir, quitte à chercher un peu plus loin...⁵²⁵ « *La ville doit être étudiée dans l'ensemble de sa région d'influence. Un plan de région remplacera le simple plan municipal. La limite de l'agglomération sera en fonction du rayon de son action économique* »⁵²⁶. L'importance de la planification régionale, voire nationale et même planétaire des doctrines corbuséennes s'exprime plus précisément dans *Les Trois Établissements Humains* (1959), qui préconise « *à proposer, pour la terre, une « unité (nouvelle et renouvelée) d'exploitation agricole* ». *Outil des productions alimentaires. Pour l'industrie, une forme spécifiquement répondante, la « cité-linéaire industrielle* ». *Outil des fabrications. Aux croisement des grandes routes, les cités radio-concentriques des échanges pourraient être ou redevenir, tantôt isolément ou tantôt simultanément, les centres de commerce, les cités de pensée et d'art, les cités d'administration et de gouvernement. En trois*

⁵²² LE CORBUSIER, *L'Urbanisme*, op.cit., p. 158.

⁵²³ *Ibid.*, p. 170.

⁵²⁴ LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes*, éd. de Minuit, Paris, 1957, pp. 19-27 (La ville et sa région).

⁵²⁵ *Ibid.*, pp. 63-64.

⁵²⁶ *Ibid.*, p. 106 (Point de doctrine).

termes explicites, seraient fixés les établissements humains de notre civilisation machiniste »⁵²⁷.

Si Le Corbusier confirme dans ses modèles, La Ville Radieuse et la Charte d'Athènes, que « la liberté individuelle constitue la pierre angulaire de la doctrine », elle est caractérisée par deux dogmes, l'un : « Habiter, Travailler, Cultiver le corps et l'esprit, Circuler », et uniquement selon cet ordre, l'autre, « Soleil, Espace, Verdure ». Ils s'imposent à établir le programme d'une ville idéale, basé essentiellement sur deux facteurs – les flux de circulation séparés et le zonage – ceux qui par la suite s'imposent dans la maîtrise du sol et l'implantation de la structure urbaine sur le site, cependant, de façon évolutive.

Le premier facteur doit suivre un rite corbuséen : « or une ville moderne vit de droite, pratiquement : construction des immeubles, des égouts, des canalisations, des chaussées, des trottoirs, etc. La circulation exige la droite. La droite est saine aussi à l'âme des villes. La courbe est ruineuse, difficile et dangereuse ; elle paralyse. La droite est dans toute l'histoire humaine, dans toute intention humaine, dans tout acte humain. Il faut avoir le courage de regarder avec admiration les villes rectilignes de l'Amérique. Si l'esthète s'est encore abstenu, le moraliste, par contre, peut s'y attarder plus longtemps qu'il ne paraît d'abord. La rue courbe est le chemin des ânes, la rue droite le chemin des hommes »⁵²⁸. La structure urbaine est commandée géographiquement et fonctionnellement par un édifice, superposé de plusieurs moyens de transport express – routier, ferré, aérien – la gare. « Il n'y a qu'une gare. La gare ne peut être qu'au centre de la ville. C'est sa seule place; il n'y a aucune raison de lui assigner une autre place. La gare est le moyeu de la roue. La gare est un édifice avant tout souterrain. Sa toiture à deux hauteurs d'étage au-dessus du sol naturel de la ville constitue l'aéroport pour aéro-taxis. L'aéroport-taxis (dépendant de l'aéroport principal situé dans la zone asservie) doit être en contiguïté directe avec les métros, les chemins de fer de banlieue, les chemins de fer de province, la « grande traversée »⁵²⁹. La structure urbaine est composée par deux axes de « autodromes de traversée pour circulation rapide à sens unique », qui se croisent au centre de la ville à la manière de *cardo - decumanus*. Ils sont deux axes orientés – l'axe héliothermique – « chaque ville devrait avoir son axes vital fixé par le soleil, ce tracé devait être le premier geste de l'urbaniste et le premier acte de l'autorité. C'est la clef. L'axe héliothermique est l'armature du tracé urbain ». Grâce aux pilotis, le triple système de voie est superposé, poids lourds, rues normales, autodromes, et forme le quadrillage régulier de rues espacées de 400 m, recoupées parfois à 200 m. Le triple réseau ferré interurbain souterrain sont les métros de grande traversée, les lignes de banlieue à sens unique, les grandes lignes des provinces⁵³⁰.

Le deuxième facteur est le zonage qui peut être regardé par plusieurs angles. Selon la typologie d'habitation, Le Corbusier organise une ville concentrique comme « Une ville contemporaine pour trois millions d'habitants » : Les urbains, les suburbains, les mixtes. Les urbains, ceux de la cité, qui y ont leurs affaires et qui résident dans la ville. Les suburbains, ceux qui travaillent en périphérie dans la zone des usines et qui ne viennent pas en ville; ils résident dans la cité-jardin. Les mixtes, ceux qui fournissent leur travail dans la cité des affaires, mais qui élèvent leur famille dans les cités-jardins. La cité, centre d'affaires et résidences urbaines, est entourée par la ville industrielle, cités-jardins, séparée par une immense zone asservie, futaies et prairies, réserve d'air, à l'image de *green-belt*. La Ville Radieuse s'organise selon deux axes de *cardo - decumanus*. Si elle est fixée sur l'axe vertical

⁵²⁷ LE CORBUSIER, *Les Trois Établissements Humains*, éd. Denoël, Paris, 1945, p. 27. Dans la conception de la cité-linéaire industrielle, se trouvent les principes d'Arturo Soria.

⁵²⁸ LE CORBUSIER, *L'Urbanisme*, op.cit., p. 10.

⁵²⁹ *Ibid.*, pp. 162, 163.

⁵³⁰ LE CORBUSIER, *La Ville Radieuse*, op.cit., pp. 159, 169.

par trois zones : la cité d'affaire, les villes satellites (siège du gouvernement, centres des études...), la gare et l'aérogare, les hôtels et les ambassades ; la ville d'habitation ; l'industrie lourde et les manufactures ; elle peut se développer selon l'axe horizontal à la manière de la Cité Linéaire. Par la question de topographie, de présence d'un fleuve,... « *ce schéma, symétrique de part et d'autre d'un axe, peut, à l'occasion, être remplacé par un schéma non symétrique comportant l'axe actuel comme base d'appui, et les organes de la ville se développant d'un seul côté, dans une seule direction latérale* »⁵³¹. Si le paramètre de densité offre un nouvel outil scientifique rationnel au processus de fondation de la ville industrielle, il change aussi radicalement l'occupation du sol, comme présente La Ville Radieuse. Les zones de construction jusqu'ici serrées sur 70% à 80% de la surface, ne sont plus bâties que sur 5%. Le reste est consacré aux grandes artères, aux garages de stationnement, aux édifices sportifs, et surtout aux parcs. Dans cette perspective, La Ville Radieuse ne possède qu'une seule zone, celle d'un parc immense, une « *ville verte* ». « *L'habitant de la ville, en tant que piéton, dispose de tout le sol urbain. Le sol de la ville est formé de parcs. La ville est un parc ininterrompu. Jamais un piéton ne rencontrera l'auto ; les autos sont quelque part, en l'air, passant derrière les frondaisons des arbres* »⁵³². La Ville Radieuse crée une autre mode de vie, une cité en hauteur, qui ramasse ses cellules écrasées sur le sol et les dispose loin du sol, en l'air, dans la lumière et flottant sur la verdure.

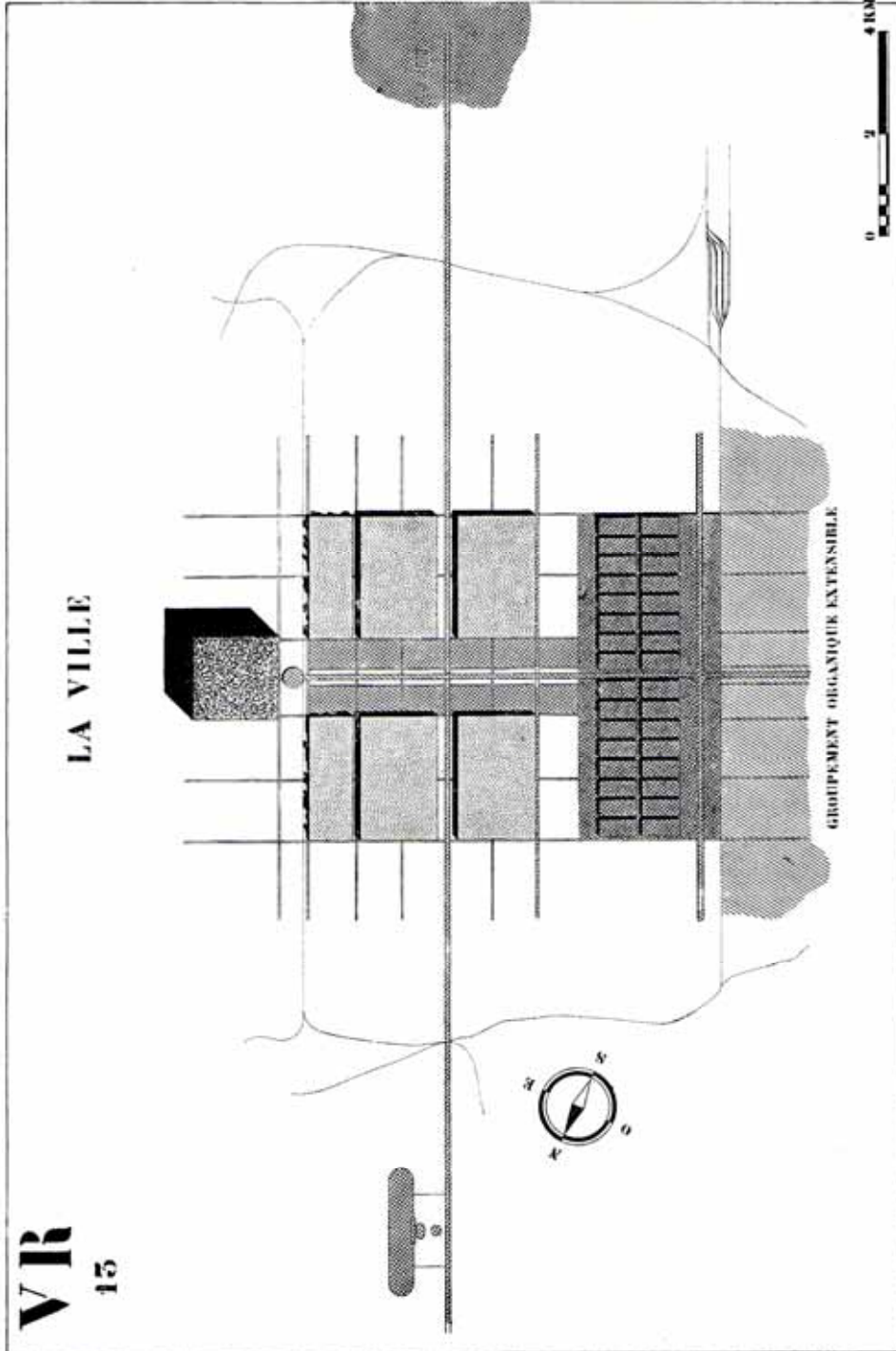
⁵³¹ *Ibid.*, p. 168.

⁵³² *Ibid.*, p. 113.

Au long
de l'axe
civique
avec ses
édifices.

VR
15

LA VILLE



La gare centrale avec
aérogare sur le toit. La
gare est un passage d'
trains ; elle ne doit ja-
mais être en cul-de-sac.

Aux deux banlieues
extrêmes : les
installations sportives
spectaculaires

A droite la cité
universitaire.

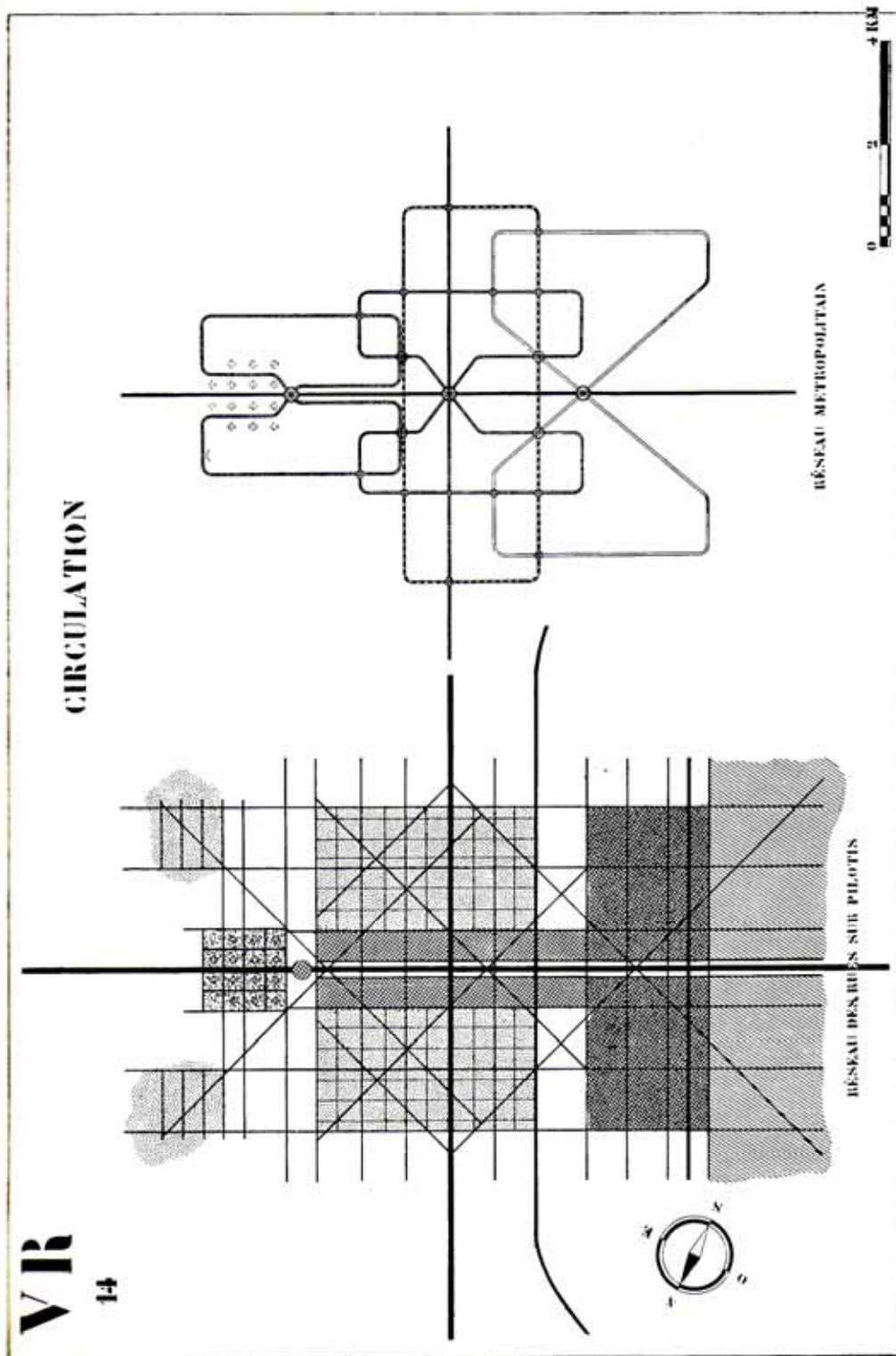
Industrie lourde Les manufactures
La ville d'habitation la cité d'affaires

ATTENTION ! (1964). Entre 1931, date d'élaboration de ces plan-
chers d'urbanisme, et aujourd'hui 1964, date de réimpression de ce
livre, trente-trois années de recherches ont conduit à des propositions
plus évoluées aboutissant à la publication du livre « Les Trois Eta-
blissements Humains » 1945. Ces trois établissements sont : 1. L'Unité
d'Exploitation Agricole ; 2. La Cité Linéaire Industrielle ; 3. La
Ville-Radio-Concentrique des échanges. Ils occupent l'ensemble du ter-
ritoire, animant les travaux des hommes d'une civilisation machiniste.

Une ville concentrique (toutes les villes nées du passé, tracées sur « le chemin des ânes » ; également mon étude de 1922 : une ville contemporaine de 3 millions d'habitants), s'oppose à un développement organique régulier ; faute biologique.
L'essence même de la ville est la zone d'habitation ; elle s'étend librement de côté, vers la campagne. Une marge importante doit être réservée dès le début aux organisations civiques.
En situant de part et d'autre la cité d'affaires et l'industrie, on diminue de moitié les parcoures.
NOTE. — Ce schéma, symétrique de part et d'autre d'un axe, peut, à l'occasion, être remplacé par un schéma non symétrique comportant l'axe actuel comme base d'appui, et les organes de la ville se développant d'un seul côté, dans une seule direction latérale.

I.5-10. Modèle de Le Corbusier – La Ville Radieuse : schéma d'aménagement.

Source : LE CORBUSIER, *La ville radieuse*, éd. Architecture d'Aujourd'hui, Paris, p.168.



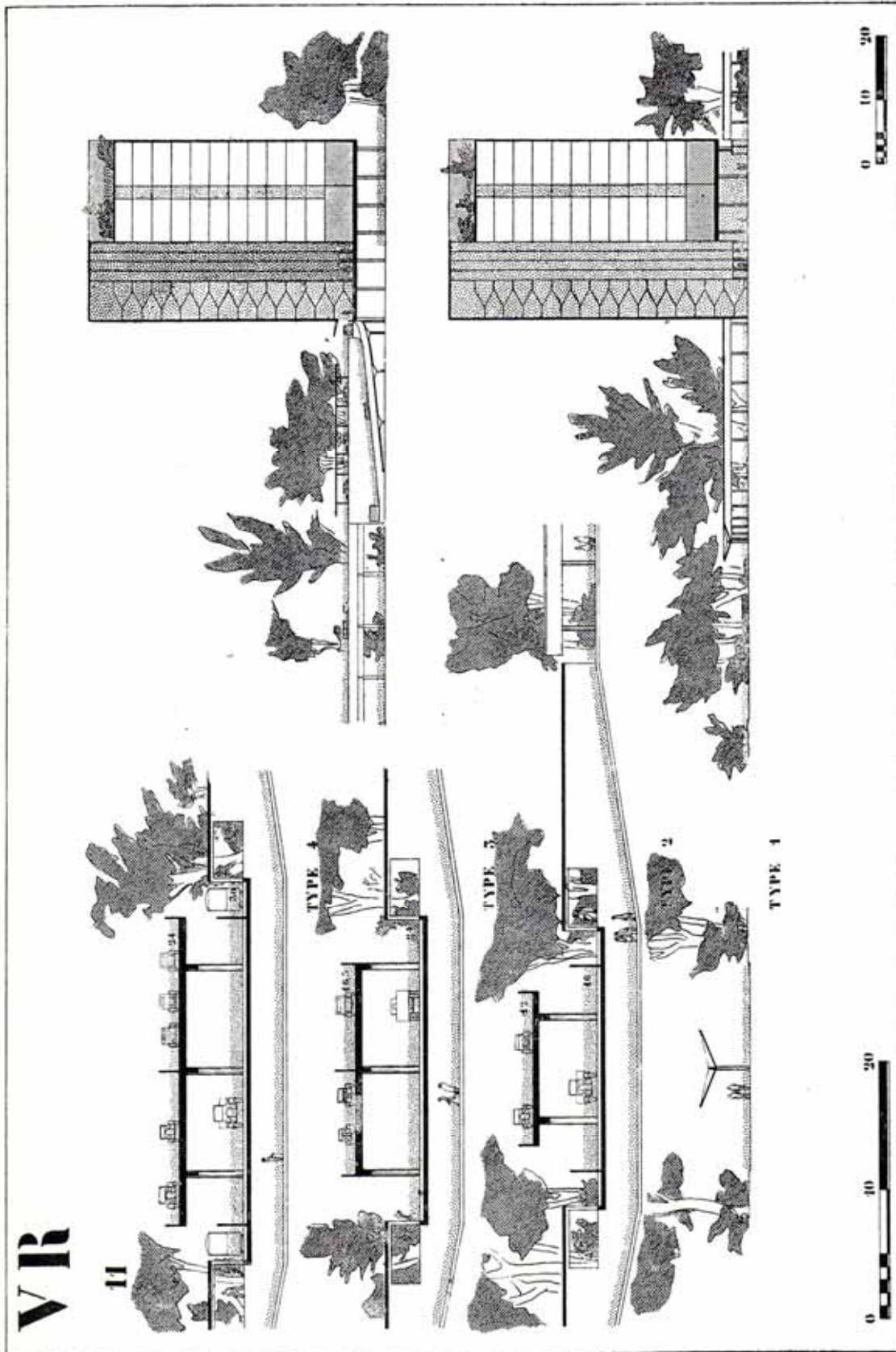
- ORGANISATION DES VITESSES VINGTIPLIES
- 1^o AUTOSTRADÉ : RÉSEAU ORTHOGONAL
- SUPERPOSITION D'UN RÉSEAU DIAGONAL SANS CROISEMENTS EN ÉTOILE.
- 2^o RÉSEAU METROPOLITAIN (SOUS TERRE).

Le module de base admis : un parcours à pied de 100 m. au max. de la porte d'un logis aux circulations verticales des ascenseurs, a pour conséquence ce tracé étonnant : ce réseau automobile est nécessaire et suffisant pour alimenter parfaitement une ville de 1 million 1/2 d'habitants, tout étant compris, soit : résidence, centre civique, cité d'affaires, manufactures et industrie lourde. Nécessaire et suffisant.

Si l'on admet la nécessité du métropolitain souterrain, il est bon de déterminer des réseaux très caractéristiques (et non pas embrouillés). L'usager comprend alors bien sa route.

I.5-11. Modèle de Le Corbusier – La Ville Radieuse : réseau de transport.

Source : LE CORBUSIER, *La ville radieuse*, éd. Architecture d'Aujourd'hui, Paris, p.169.



— LES CIRCULATIONS :

1° SOL : PIÉTONS

2° 5 M. AU-DESSUS DU SOL : LES AUTOS

3° LES ASCENSEURS (SERVICE PUBLIC) HAUTEUR 50 M.

4° LES RUES INTÉRIEURES SUPERPOSÉES

5° LES PLAGES (COTE 50 M.)

6° LES SERVICES COMMUNS (COTE 5 M.)

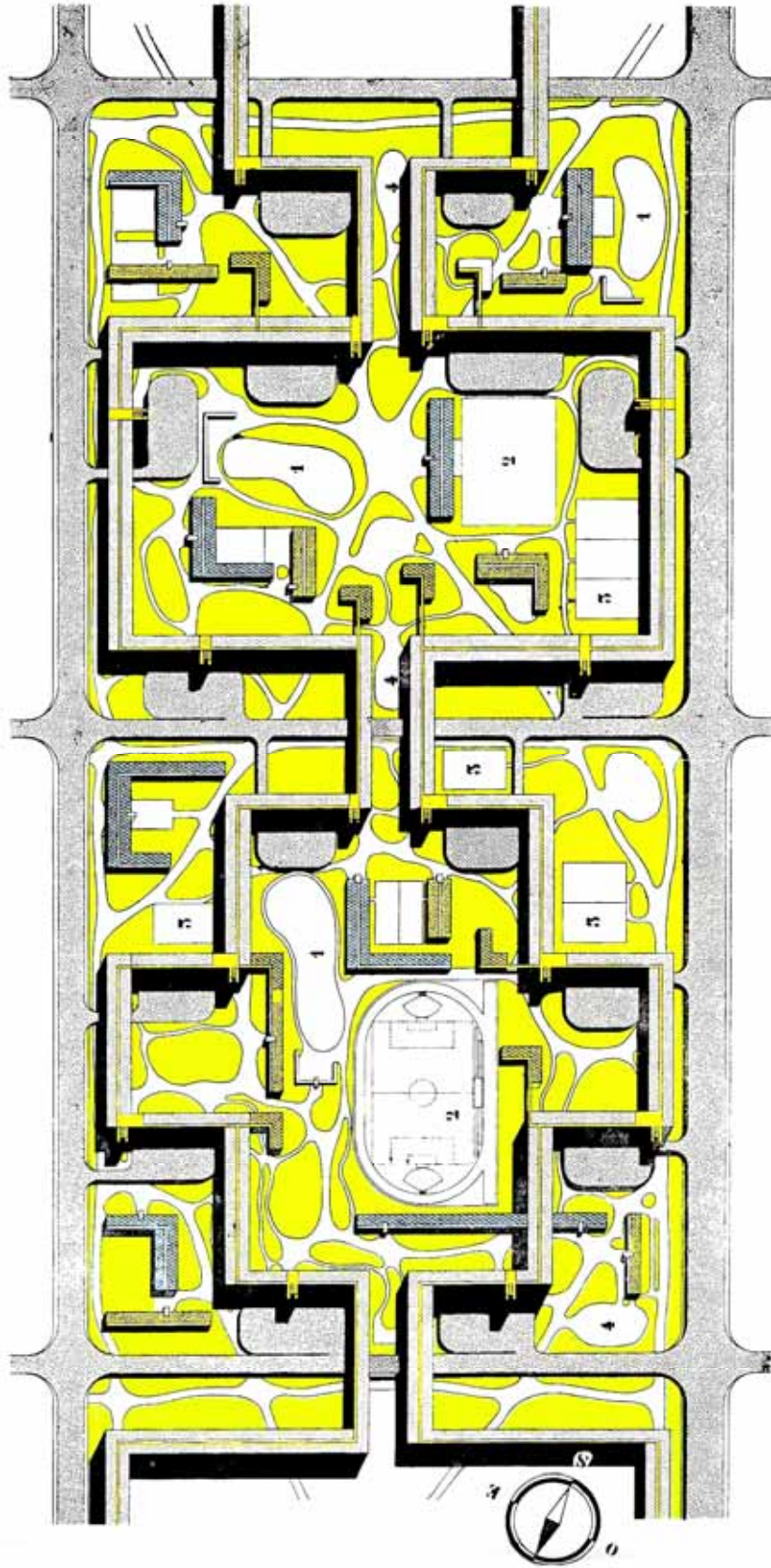
I.5-12. Modèle de Le Corbusier – La Ville Radieuse : séparation des circulations.

Source : LE CORBUSIER, *La ville radieuse*, éd. Architecture d'Aujourd'hui, Paris, p.169.

VR

7

LA "VILLE VERTE" 1000 HAB. A L'HECT.



- SPORT :**
- 1 PISCINE
 - 2 FOOTBALL, SAUT, ETC.
 - 3 TENNIS
 - 4 JEUX



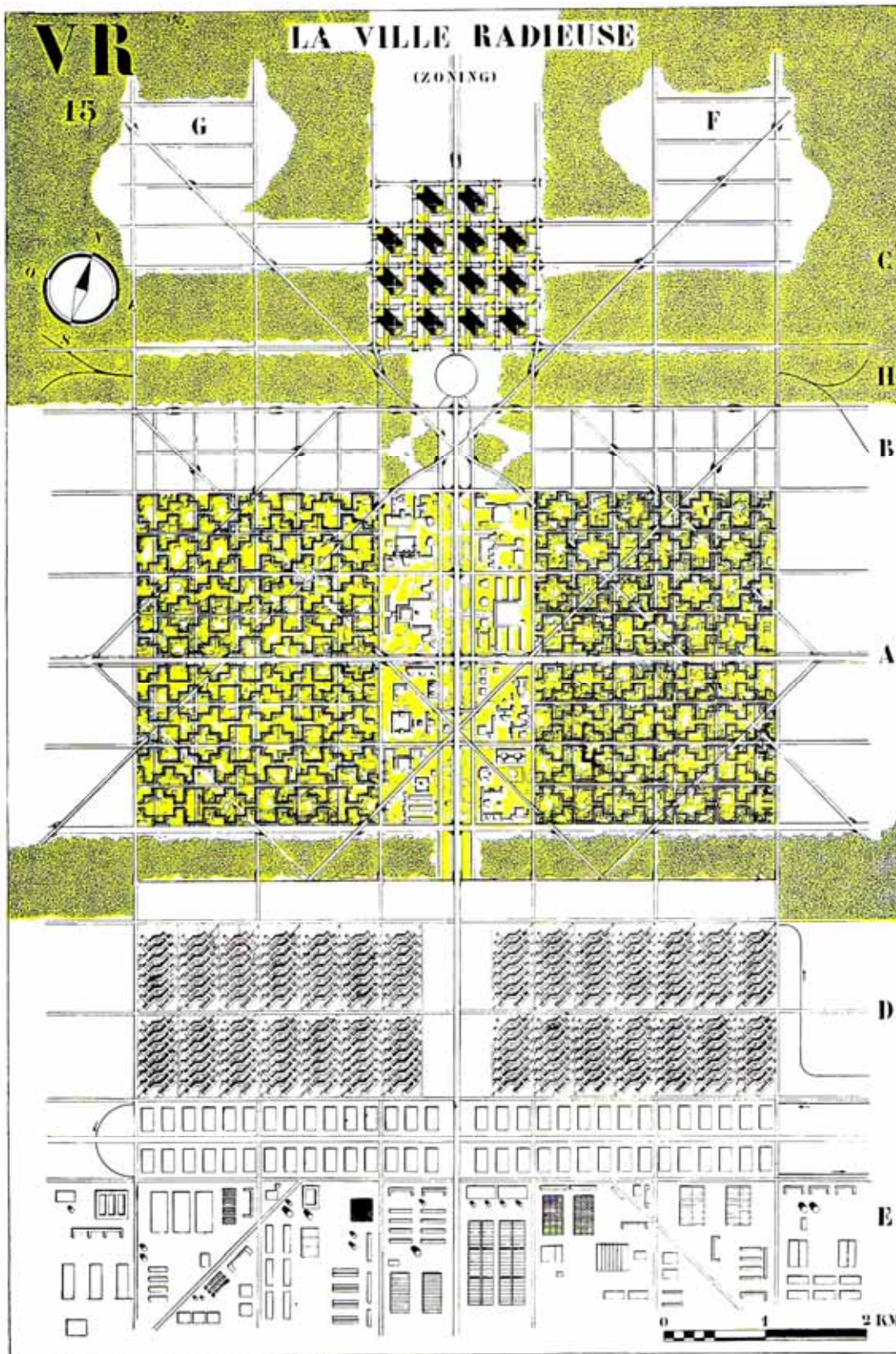
LA VILLE VERTE
— LE SPORT AU PIED DES MAISONS : 100 % DU SOL
— LES PLACES SUR LES MAISONS : 12 % SOL CONQUIS
TOTAL : 112 % DE SOL DISPONIBLE
— SUPERDENSITE 1.000 HAB. A L'HECT.

attitude
architecturale
magistrale : mort
définitive de la
" rue-corridor "

Un secteur d'habitation exprimé dans son ensemble : logis, autostrades et autoports, parc total.
Circulation verticale et horizontale des piétons (en jaune). Réseau pittoresque (quoique direct) des piétons. Le sport au pied des maisons : stade complet (2) +, grande piscine et plage de sable (1), +, tennis (3) +, places de jeux pour les enfants (4) +, préaux ininterrompus sous les pilotis des immeubles, + immense ruban des plages de soleil sur les toits-jardins des immeubles.

I.5-13. Modèle de Le Corbusier – La Ville Radieuse : ville verte et ville sur pilotis.

Source : LE CORBUSIER, *La ville radieuse*, éd. Architecture d'Aujourd'hui, Paris, p.163.



Villes satellites, par ex.:
siège du gouvernement
ou centre des études so-
ciales, etc.

La cité d'affaires:

La gare et l'aérogare.

Les hôtels.
Les ambassades.

L'habitation.

Les manufactures.

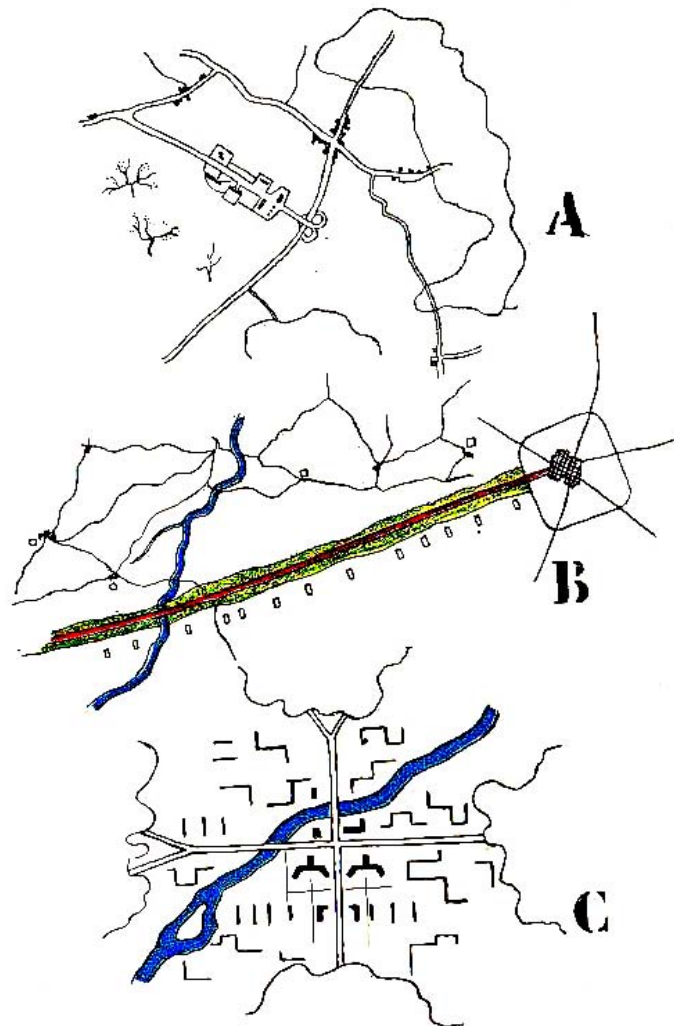
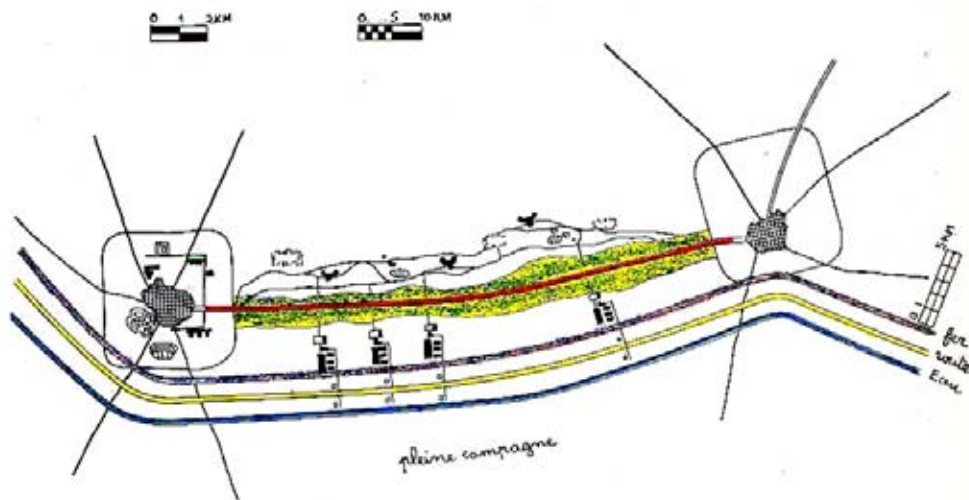
Les entrepôts généraux.

L'industrie lourde.

I.5-14. Modèle de Le Corbusier – La Ville Radieuse : plan d'urbanisme.

Source : LE CORBUSIER, *La ville radieuse*, éd. Architecture d'Aujourd'hui, Paris, p.170.

Pour permettre la synthèse du dessin, on a, ici, dessiné à trois échelles différentes, la cité industrielle, la ville radio-concentrique, le dispositif des trois routes.



I.5-15. Modèle de Le Corbusier – Trois établissements de la civilisation machiniste : cité linéaire industrielle, cité radioconcentrique d'échanges, grande réserve de la terre.

Source : LE CORBUSIER, *Les trois établissements humains*, éd. Denoël, Paris, 1945, pp. 165, 283.

Archigram

Les britanniques sont à la fin des années cinquante préparés à l'idée d'une contamination de l'architecture par la société de consommation et ses productions populaires. Cette sensibilité précoce demeure l'un des éléments les plus évidents pour analyser l'émergence d'Archigram, le magazine et le groupe (Peter Cook, Ron Herron, David Greene, Warren Chalk, Dennis Crompton, Mick Webb). Les membres de l'*Independent Group*, auxquels on reconnaît d'avoir fait de Londres le lieu de naissance intellectuelle du « pop » art, partageaient une culture urbaine populaire marquée par la domination des Etats-Unis, dépendance accrue après la guerre. L'Angleterre est alors le premier pays européen à partager la « culture commerciale » du rêve américain⁵³³. Bien avant que le critique Lawrence Alloway invente le terme « pop » art, Richard Hamilton appelle à des valeurs nouvelles : « *popular, transient, expendable, low-cost, mass-produced, young, witty, sexy, gimmicky, glamorous and Big Business* ». L'Archigram reprendra cette démarche et constituera en quelques années un corpus fulgurant de projets manifestes et littéralement bouleversants. Le vocabulaire même et les références d'Archigram créent une nébuleuse significative, un bloc de sens qui, à lui seul, résonne comme un manifeste. En glanant dans les numéros d'Archigram les mots les plus souvent utilisés on peut esquisser l'inventaire d'une société industrielle d'après-guerre possible : « *cité, instant, information, métamorphose, obsolescence, jetable, ludique, fun, entertainment, événement, capsule, interconnexion, nœuds, branchement, réseau, câbles, résilles, structure, technique, dômes géodésiques, gonflable, extensible, évolutif, juxtaposable, échangeable, préfabriqué, consommation, émancipation, expansion, kits, caravanes, mobile homes, drive-in, do-it-yourself, rockets, bathyscaphe, hovercraft, ultimate, articulé, conquête spatiale, flux, fluides, container, robot, nomade...* »⁵³⁴.

L'autre contexte important est, dès 1952, la mise en cause de l'urbanisme rationaliste selon les principes de la Charte d'Athènes, qui prendra fin à l'occasion du dixième congrès des CIAM en 1959. Alors selon Patrice de Moncan, cet appel est entendu en premier lieu par l'Archigram, qui invente des villes utopiques où l'individu retrouve son indépendance totale, libérée de l'architecture et de la ville⁵³⁵, tandis que pour Alain Guiheux, l'Archigram est un point de départ irremplaçable pour penser l'architecture actuelle. Il s'agit de la dernière tentative pour imaginer activement la condition de l'habitat contemporain. Archigram se libère de « l'homme-besoins » des CIAM, de l'homme culturel et relationnel de TEAM X, pour cerner un être fictionnel qui s'invente son théâtre personnel. Si la société industrielle de l'après-guerre est celle des flux de toutes sortes, quelle forme urbaine doit-elle prendre, se demande Alain Guiheux.

Peter Cook confirme que la ville ou tout ce qui peut la remplacer, non pas obligatoirement comme une série de « bâtiments » en tant que tels, mais elle peut être comme une trame d'événements intriqués à l'indéfini⁵³⁶. En quête d'une idée, d'un nouveau langage vernaculaire pour accompagner les capsules spatiales, les ordinateurs et les emballages jetables d'une ère atomique - électronique, écrit Warren Chalk, au cours de neuf revues et demi, le groupe Archigram expose une trame des « villes d'événements », comme autant de biens de consommation qui peuvent être « achetés tout faits » - avec ce que cela implique en termes de consomabilité planifiée (d'abord), d'industrialisation, de phénomène de mode, de choix du consommateur et de conception générale du produit – pour pouvoir commencer à construire un environnement qui fasse réellement partie d'une culture humaine en devenir⁵³⁷.

⁵³³ ROUILLARD Dominique (ouv. collectif), *Archigram*, éd. du Centre Georges Pompidou, Paris, 1994, p. 21.

⁵³⁴ BARRE François, « Une précarité sans fin », dans ouv. collectif, *op.cit.*, p. 7.

⁵³⁵ MONCAN Patrice de, *op. cit.*, p. 247.

⁵³⁶ COOK Peter, « Quelques remarques sur le syndrome Archigram », dans ouv. collectif, *op.cit.*, p. 13.

⁵³⁷ COOK Peter, « Editorial, Archigram 3 », dans ouv. collectif, *op. cit.*, p. 53.

Sous forme des « projets surdessinés », « surarchitecturés » pour une « ville branchée », le « projet de ville », proprement dit, joue son nouvel outil, celui de critique doctrinaire à l'égard du milieu professionnel d'urbanisme et d'architecture post-CIAM, ainsi que la société industrielle d'après-guerre avec un mode de vie auto-déterminé.

Ce qui importe au sein de l'Archigram est la mise en avant du concept de *Situation* en tant que vecteur d'idées pour la création d'une ville réellement vivante. Les villes doivent générer, refléter, activer la vie, et leur structure doit s'organiser de manière à précipiter vie et mouvement. La *Situation*, les événements qui surviennent dans les espaces urbains, l'univers humain de l'éphémère et du jetable, le passage des automobiles, etc., ont tout autant d'importance, sinon plus, que l'environnement bâti, la démarcation de l'espace par le bâti. Une situation peut être créée par l'individu, par des groupes ou par la foule, par leurs objectifs spécifiques, leurs occupations, leurs mouvements, la direction qu'ils prennent, écrit Warren Chalk⁵³⁸. Le site d'implantation de la « ville branchée » n'apparaît que comme les « *plates-formes off-shore* », sur lesquels, la haute technologie se manifeste, car « *Archigram développe à l'extrême des thèmes modernistes jusqu'à remettre en cause l'attachement de l'architecture au sol, sa permanence, parvenant ainsi à un « au-delà » de l'architecture, immatérielle, gonflable, transparente ou invisible, telle la paroi d'une volière* »⁵³⁹. Le projet le plus emblématique est donc le modèle de « *Walking City* » (Archigram 5) de Ron Herron, basculant dans la fiction de la NASA, comme la « *Mobile National Capital City* », installée sur des champs isolés marqués seulement par des voies de communications express, « *Cities Moving* » installées au milieu du déserte ou de l'eau en face de la Manhattan.

Si « *l'homme joue en fin de compte un rôle de thème et de déterminant majeurs* » pour la création de la « *Living City* » (Archigram 3), en tant que projet global, « *Plug-in City* » (Archigram 5) est la combinaison d'une série d'idées élaborées entre temps, confirme Peter Cook. Les membres de l'Archigram réfléchissent en effet sur plusieurs événements de la société de consommation à travers leurs « *cities* ». Dennis Crompton imagine la ville à travers le modèle de « *City Synthesis* » (Archigram 3), dont le fonctionnement complexe est géré par son mécanisme informatique naturel. Ce mécanisme est à la fois numérique et biologique, produisant actions, réactions et contre-réactions, rationnelles et aléatoires. Celui qui déclenche ce programme informatique est l'homme social. Cette ville est définie par un programme synthétisé en trois étapes :

« 1. *Données de base concernant la population: taux de naissance et de mortalité, âge, taille des individus et habitudes. Et aussi des données sur le site de la ville : localisation, topographie, conditions géologiques et géographiques, interrelations avec d'autres ensembles urbains. Le réseau d'ensemble se construit à partir de ces informations ; ensuite, il les absorbe et les traite, enfin il crache les phases suivantes.*

2. *Données secondaires : santé, habitat, mariages, taux de fertilité, taux de criminalité, déplacements professionnels, salaires. Taux de développement et d'obsolescence, densité, communications, valeur des terres. Au cours de cette étape, le réseau est modifié et amplifié, et la substance de la ville est créée.*

3. *Tendances, conditionnements de la ville et de la population provoqués par les problèmes et les solutions résultant des étapes 1 et 2. Mouvements à l'intérieur de l'ensemble : action personnelle, courses, loisirs (individuels et collectifs), récréation, étude de marché, horaires des bus, etc. »*⁵⁴⁰

⁵³⁸ CHALK Warren, « Gloop, Archigram 3 », dans ouv. collectif, *op. cit.*, pp. 60, 61.

⁵³⁹ GUIHEUX Alain, « Fast histoire » dans ouv. collectif, *op. cit.*, p. 10.

⁵⁴⁰ CROMPTON Dennis, « City Synthesis, Archigram 3 », dans ouv. collectif, *op. cit.*, p. 65.

Plus tard, Dennis Crompton propose encore la « *Computer City* » (Archigram 5), entretenant près de cent mille habitants, elle esquisse un système de sensibilité ininterrompue aux besoins de la ville et, grâce au potentiel en matière d'appels électroniques, rend capable de répondre au quotidien et à la structure urbaine⁵⁴¹. Tandis que Warren Chalk et Ron Herron proposent une « *City Interchange* » (Archigram 3), modelée par l'ensemble des échangeurs de communications express :

« Rail : échangeur de transports en commun — réseaux grandes lignes et interrégionaux par trains à moteur à induction linéaire. Anneau interurbain souterrain électrifié. Liens souterrains interurbains, réseaux desservant la grande ceinture métropolitaine.

Route : intersection et échangeur nord-sud/est-ouest pour routes d'accès aux grands axes routiers express qui contournent la métropole. Terminus routier pour transports de masse en autobus. Parkings souterrains à longue ou à courte durée pour voitures et autocars.

Air : hélicoptère et gare pour voitures-hover-crafts reliés à l'aérogare pour vols supersoniques en périmètre de la grande ceinture.

Infrastructure : poste de gestion linéaire des services pour distribution interrégionale.

Piéton : échanges verticaux par ascenseur à grande vitesse dans la gare-échangeur. Échanges horizontaux par tapis roulants et escaliers mécaniques à petite vitesse rayonnant vers la périphérie. Centre de gestion des communications statiques.

Tours : suspendues à des mâts centraux équipés d'infrastructure. Tours regroupées : transmission de données électroniques, contrôle et gestion des circulations, tour radio-téléphonique, poste de relais hertzien, réseaux télévisés intercommerciaux par câble, centre de rediffusion publique et par satellite »⁵⁴².

Les milieux géographiques particuliers n'échappent pas à l'imagination de l'Archigram. Si Warren Chalk propose « *Underwater City* » (Archigram 4), Peter Cook, avec « *Europa City* », présente à une échelle géographique et sous la forme d'une cité d'affaires le long d'une autoroute européenne, une réponse à l'interrogation de l'époque sur les relations à établir entre les centres industriels européens. Elle s'identifie à la notion de flux d'activités, de personnes, d'informations⁵⁴³.

L'utopie techniciste et progressiste, estime Dominique Rouillard, « *Plug-in City* » est le modèle d'une ville tout entière à niveaux multiples contenue dans un seul bâtiment. L'organisation d'une métropole comme New York, par exemple, qui tolère un système de composants à niveaux multiples, mais que seuls deux niveaux relient à l'horizontale (la rue et le métro), apparaît tout à fait archaïque. Cependant, une ville véritablement organisée sur plusieurs niveaux nécessitera un système de communications et une insertion dans l'environnement non seulement horizontaux ou verticaux mais profitant aussi de la diagonale selon une grille structurelle de plan carrée, orienté à 45° par rapport à une voie monorail qui devait relier entre elles des villes existantes. Selon les auteurs, le projet étant une série d'idées-valises, le mot « ville » est ici un terme générique, qui ne prétend pas forcément se substituer aux villes que l'on connaît. « *Plug-in City se crée en disposant une structure en réseau à grande échelle, qui offre les voies d'accès et les services essentiels, sur n'importe quel terrain. À l'intérieur de ce réseau, on place des unités qui pourvoient à tous les besoins. Ces unités, prévues pour durer un temps limité, sont desservies et manœuvrées au moyen de*

⁵⁴¹ CROMPTON Dennis, « Computer City, Archigram 5 », dans ouv. collectif, *op.cit.*, p. 94.

⁵⁴² CHALK Warren et HERRON Ron, « City Interchange, Archigram 3 », dans ouv. collectif, *op.cit.*, p. 66.

⁵⁴³ COOK Peter, « Europa City, Archigram 4 », dans ouv. collectif, *op. cit.*, p. 78.

grues qui opèrent à partir de rails situés au sommet de la structure. L'intérieur contient diverses machines et installations électroniques destinées à remplacer les fonctions de travail actuelles. Voici quelle serait la durée vie ou d'utilisation de chaque élément : Salle de bains, cuisine, plancher des salles de séjour: 5 ans. Salle de séjour, chambre : 5 à 8 ans. Emplacement de l'unité d'habitation : 15 ans. Surface de vente dans les magasins : 6 mois. Emplacement des magasins : 5 à 6 ans. Lieux de travail, ordinateurs, etc. : 4 ans. Parkings et routes : 20 ans Mégastructure principale : 40 ans »⁵⁴⁴.

Archigram 8 définit deux notions importantes concernant le modèle et le site. La métamorphose est « l'évolution continue d'un état (ou d'un agencement de formes, de valeurs, d'incidences, etc.) vers un autre. Toujours vivant, jamais pareil. Toujours intègre, constamment en transition », tandis que le nomade est de « comprendre les notions complémentaires de satellite et d'opération d'ensemble, sans qu'ils soient forcément assujettis à un système de localisation »⁵⁴⁵. Et dans cette Situation que Peter Cook, Dennis Crompton et Ron Herron propose « Instant City », détachée entièrement du contexte local, pour laquelle le processus d'implantation se voit comme le guide d'utilisation d'un produit industriel.

« Déroulement des opérations : séquence type (Version transportée par camion).

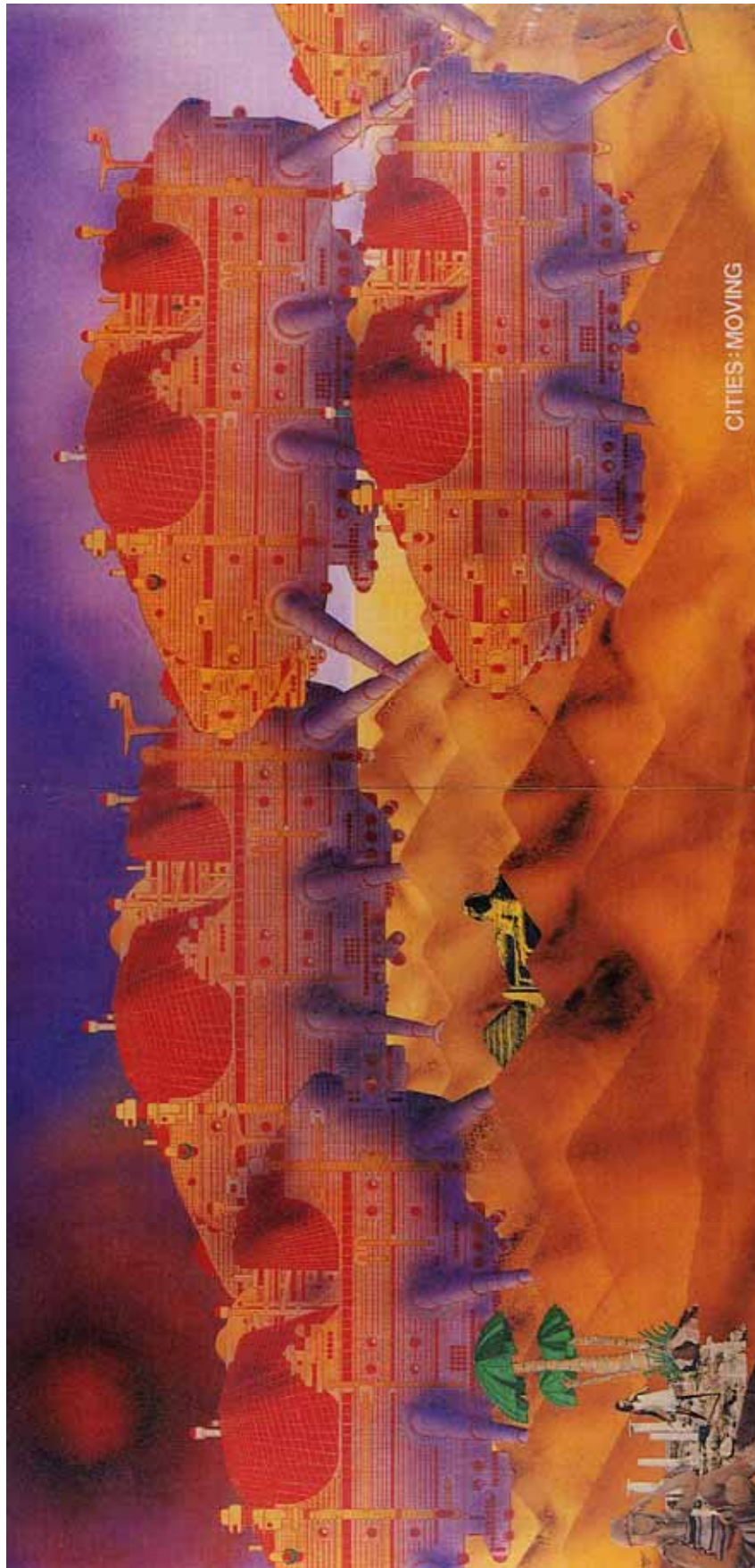
1. Les composantes de la « Ville » sont chargées sur des camions et des remorques à la base de départ.
2. Une série de « tentes » est suspendue à des ballons, qui sont ensuite remorqués par avion jusqu'à leur destination.
3. Avant l'arrivée de la « Ville », une équipe de géomètres, d'électriciens, etc., a converti un bâtiment désaffecté de la communauté choisie en station de rassemblement, d'information et de relais. Des réseaux immatériels ont été créés avec les écoles locales et avec quelques grandes villes (permanentes).
4. La « Ville » arrive. Elle est assemblée selon le site et les caractéristiques de la localité. Toutes les composantes ne seront pas forcément utilisées. La « Ville » peut s'infiltrer dans les bâtiments et les rues : elle peut se fragmenter.
5. Manifestations, expositions et programmes éducatifs sont fournis en partie par la communauté locale et en partie par l'agence « Ville ». De plus, les éléments locaux périphériques sont massivement intégrés : foires, festivals, marchés, sociétés. Très souvent, on assiste à un rassemblement spontané de caravanes, de stands de présentoirs et de personnel. L'événement que constitue Instant City pourrait être la réunion de manifestations qui, autrement, surviendraient de manière éparpillée dans la région.
6. La tente aérienne, les coupe-vent gonflables et autres abris sont érigés. De nombreuses unités de la « Ville » possèdent leur propre enceinte, taillée sur mesure.
7. La « Ville » reste en place pour une période limitée.
8. Elle repart ensuite vers la localité suivante.
9. Après qu'un certain nombre de localités ont été visitées, les stations de relais locales sont reliées entre elles. Communauté n° 1 « nourrit » désormais une partie du programme dont bénéficiera Communauté n° 20.
10. Finalement, par cette combinaison d'événements physiques et électroniques, « perceptuels » et programmatiques, et par la mise en place de centres locaux d'exposition, une « Ville » de communications pourrait bien prendre forme — la métropole du réseau national.

⁵⁴⁴ COOK Peter, CHALK Warren et HERRON Ron, « Plug-in City, Archigram 5 », dans ouv. collectif, *op.cit.*, pp. 86-88.

⁵⁴⁵ « Open Ends, Archigram 8 », dans ouv. collectif, *op.cit.*, p. 131.

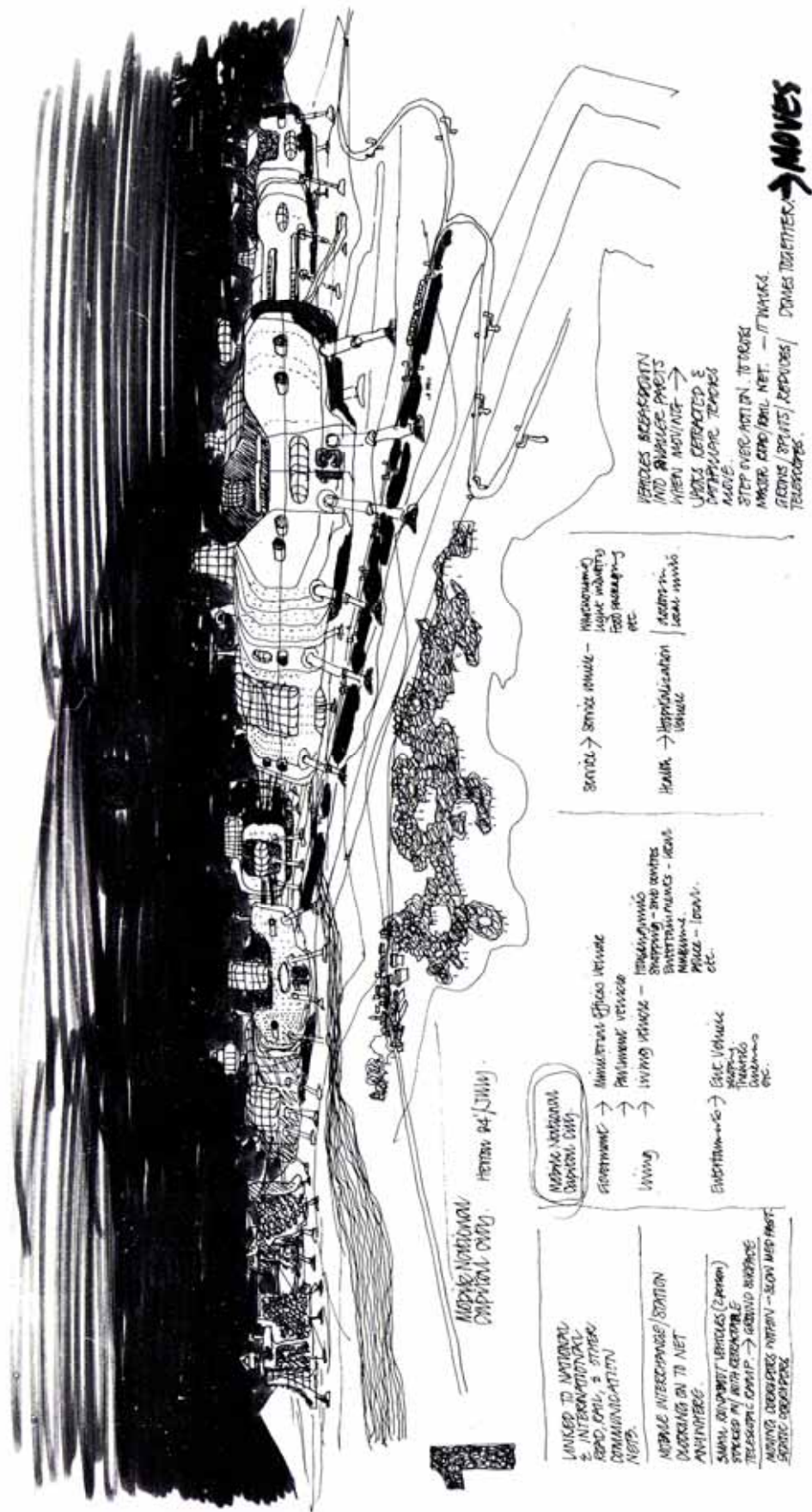
11. Il est presque certain que les éléments itinérants se modifieraient au fil du temps. Il est même vraisemblable qu'ils seraient retirés de la circulation par phases, après deux ou trois ans, pour faire place au réseau ainsi institué »⁵⁴⁶.

⁵⁴⁶ COOK Peter, « Instant City, Archigram 8 », dans ouv. collectif, *op.cit.*, pp. 144-145.



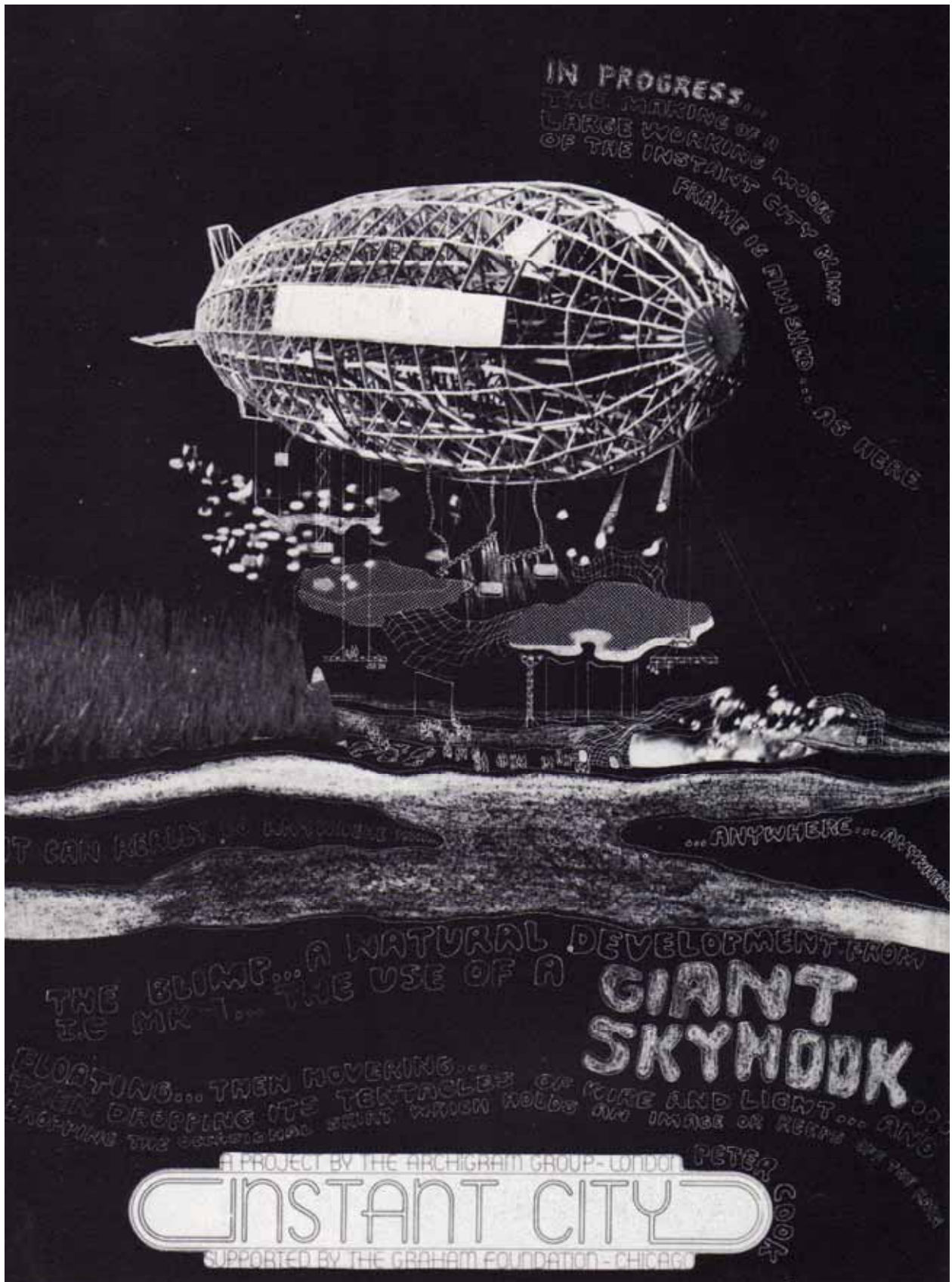
I.5-16. Archigram 5 – *Walking City* : modèle de *Cities Moving*, Ron Herron, 1964.

Source: Centre George Pompidou, *Archigram*, éd. Centre George Pompidou, Paris, 1994, p. 97.



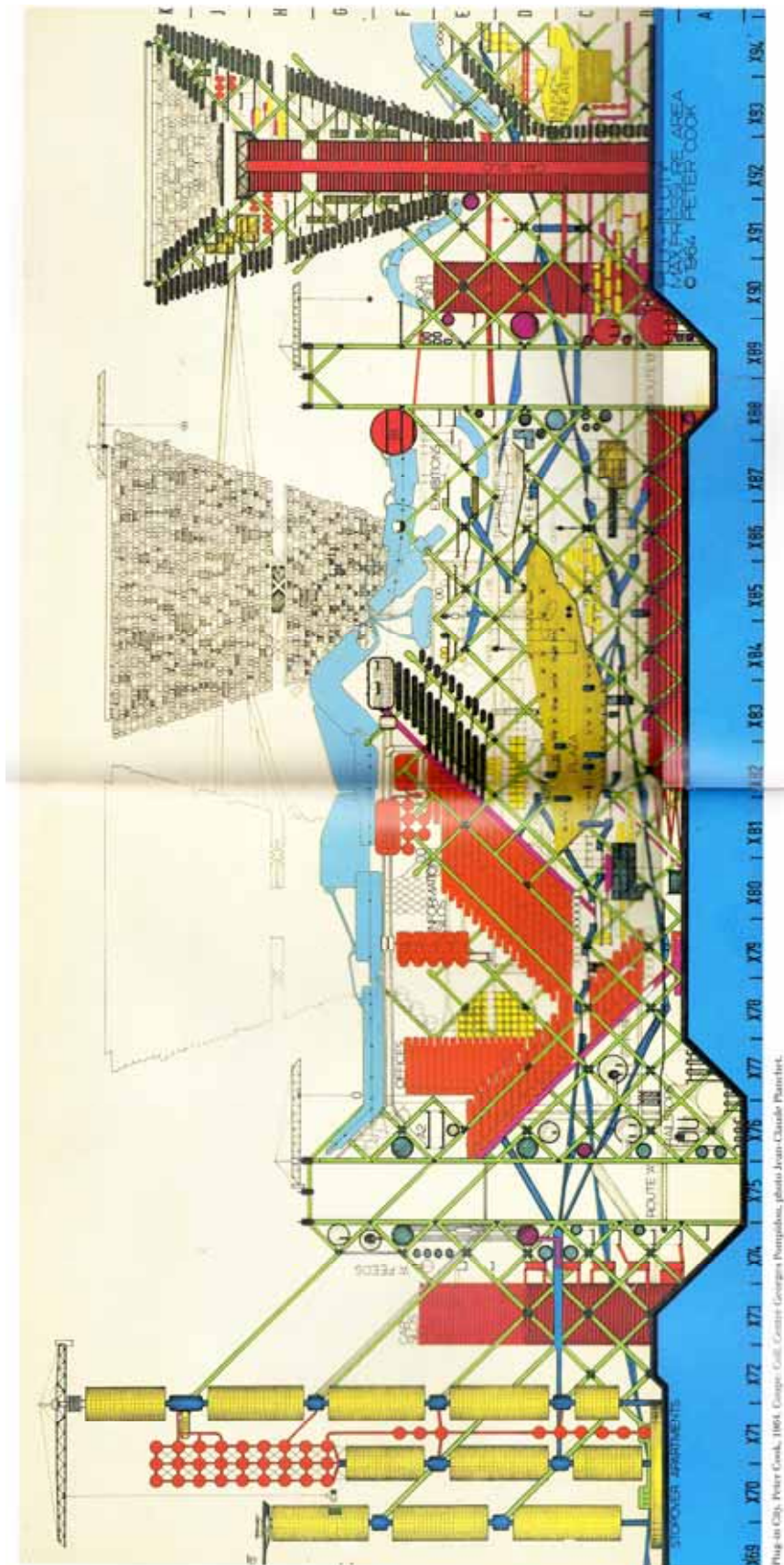
I.5-17. Archigram 5 – *Walking City* : modèle de *Mobile National Capital City*, Ron Herron, 1964.

Source: Centre George Pompidou, *Archigram*, éd. Centre George Pompidou, Paris, 1994, p. 97.



I.5-18. Archigram 8 – modèle d'Instant City, Peter Cook, 1970.

Source: Centre George Pompidou, Archigram, éd. Centre George Pompidou, Paris, p. 141.



I.5-19. Archigram 5 – modèle de *Plug-in City*, Peter Cook, Warren Chalk et Ron Herron, 1964.

Source: Centre George Pompidou, *Archigram*, éd. Centre George Pompidou, Paris, 1994, p. 99.

La littérature s'est souvent inspirée de la référence à des villes de fantaisie pour offrir des métaphores sur les hommes du temps présent et leur mode de relation. Sans remonter aux anciens, à Platon par exemple, on peut se rappeler le courant métaphorique anglais : Jonathan Swift (*Les voyages de Gulliver*), Lewis Carroll (*Alice au pays des merveilles*) et aussi français (Voltaire et *Les voyages de Zadig*).

Seul Italo Calvino cependant consacrera tout un livre à une collection de villes tellement imaginaires qu'elles déconcertent nos certitudes. Publié en 1972 dans un monde d'urbanisation accélérée où la nécessité se fait sentir de réintroduire la poésie dans la ville et dans l'architecture, évolution que Le Corbusier connaîtra lui-même quand il dessinera les courbes de Ronchamp, et que Warren Chalk prédit dans l'Archigram 7 que « *les vieilles idoles s'effondrent, les vieux préceptes sont étrangement inadaptés, les vieux dogmes perdent toute validité* », l'ouvrage d'Italo Calvino offre aux acteurs de la création de ville un voyage imaginaire poétique dans un autre monde, en traversant cinquante-cinq villes invisibles. Dans le genre de l'utopie, chacune fait est l'objet d'une description que le voyageur Marco Polo fait pour permettre au grand empereur mongol Kublai Khan d'imaginer et de comprendre son grand empire.

Les villes invisibles sont regroupées en onze thèmes :

les villes et la mémoire ;
les villes et le désir ;
les villes effilées ;
les villes et le nom ;
les villes cachées ;
les villes et le ciel ;
les villes et les morts ;
les villes continues ;
les villes et le regard ;
les villes et les échanges ;
les villes et les signes.

Chacune des villes est personnifiée par une femme, dont elle porte le prénom, et les chapitres sont entrecoupés de dialogues entre Marco Polo et Kublai Khan, des dialogues aux allures philosophiques et littéraires. Le fond du propos rejoignant pour partie notre problématique générale et plus particulièrement le thème du rapport entre modèles de ville et ville réalisée « *...esprit un modèle de ville à partir duquel déduire toutes les villes possibles* ». Il ne nous semble pas inutile de citer ici quelques passages de l'ouvrage.

« Et pourtant, j'ai bien construit en esprit un modèle de ville à partir duquel déduire toutes les villes possibles. Il contient tout ce qui répond à la norme. Comme les villes qui existent s'éloignent à des degrés divers de la norme, il me suffit de prévoir les exceptions à la norme et d'en calculer les combinaisons les plus probables.

— *Moi aussi j'ai pensé à un modèle de ville duquel je déduis toutes les autres, répondit Marco. C'est une ville qui n'est faite que d'exceptions, d'impossibilités, de contradictions, d'incongruités, de contresens. Si une ville ainsi faite est tout ce qu'il y a de plus improbable, en abaissant le nombre des éléments anormaux la probabilité grandit que la ville existe*

⁵⁴⁷ CALVINO Italo (traduit de l'Italien par Jean Thibaudeau), *Les villes invisibles*, éd. du Seuil, Paris, 1974, 188 pages.

véritablement. Par conséquent, il suffit que je soustraie de mon modèle des exceptions, et de quelque manière que je procède, j'arriverai devant l'une des villes qui, quoique toujours par exception, existent. Mais je ne peux pas pousser mon opération plus loin qu'une certaine limite : j'obtiendrais des villes trop vraisemblables pour être vraies. »

« Les villes et la mémoire. 3.

C'est en vain, ô Kublai magnanime, que je m'efforcerai de te décrire la ville de Zaïre aux bastions élevés. Je pourrais te dire de combien de marches sont faites les rues en escalier, de quelle forme sont les arcs des portiques, de quelles feuilles de zinc les toits sont recouverts ; mais déjà je sais que ce serait ne rien te dire. Ce n'est pas de cela qu'est faite la ville, mais des relations entre les mesures de son espace et les événements de son passé ».

« Les villes et le désir. 4.

Au centre de Foedora, métropole de pierre grise, il y a un palais de métal avec une boule de verre dans chaque salle. Si l'on regarde dans ces boules, on y voit chaque fois une ville bleue qui est la maquette d'une autre Foedora. Ce sont les formes que la ville aurait pu prendre si, pour une raison ou une autre, elle n'était devenue telle qu'aujourd'hui nous la voyons. A chaque époque il y eut quelqu'un pour, regardant Foedora comme elle était alors, imaginer comment en faire la ville idéale ; mais alors même qu'il en construisait en miniature la maquette, déjà Foedora n'était plus ce qu'elle était au début, et ce qui avait été, jusqu'à la veille, l'un de ses avènements possibles, n'était plus désormais qu'un jouet dans une boule de verre.

Sur la carte de ton empire, ô Grand Khan, doivent trouver place aussi bien la grande Foedora de pierre et les petites Foedora dans leurs boules de verre. Non parce qu'elles sont toutes également réelles, mais parce que toutes ne sont que présumées. L'une rassemble ce qui est accepté comme nécessaire alors qu'il ne l'est pas encore ; les autres ce qui est imaginé comme possible et l'instant d'après ne l'est plus. »

« Les villes et les signes. 3.

L'homme qui voyage et ne connaît pas encore la ville qui l'attend sur sa route se demande comment seront le palais du roi, la caserne, le moulin, le théâtre, le bazar. Dans chaque ville de l'empire, chaque édifice est différent et a une place particulière : mais à peine l'étranger arrive-t-il dans la ville inconnue et jette-t-il un regard sur cette pomme de pin de pagodes, de mansardes et de granges, suivant les capricieux dessins des canaux, des jardins et des tas d'immondices, que tout aussitôt il y reconnaît les palais des princes, les temples des grands-prêtres, l'auberge, la prison, les bas-fonds. Ainsi — dit-on — se confirme l'hypothèse selon laquelle tout homme a dans sa tête une ville qui n'est faite que de différences, une ville sans forme ni figures, et les villes particulières la remplissent. »

Ainsi Calvino trace-t-il, avec la liberté du romancier qui n'est pas celle de l'urbaniste, la relation entre modèle, imaginaire et réalité. Au contraire de la ville stratifiée, peut-être trop contrainte par le « déjà-là », les concepteurs de villes de fondation mettent-ils une part de rêverie, d'imaginaire de la ville idéale dans les outils de leur travail ?

Conclusion du chapitre I

Nous avons procédé à un long voyage dans le monde réel et imaginaire des *villes de fondation*, à travers cinq types importants de l'histoire. Il paraît que les villes qui constituent un type peuvent être fabriquées dans le cadre d'une civilisation, mais aussi de diverses civilisations, dans une même époque aussi bien à travers plusieurs. Nous avons donc trois cas de figure : les *villes idéales grecques* et les *villes romaines* pour le premier cas, les *villes coloniales européennes* pour le deuxième, et le dernier avec les *villes royales* et les *villes théoriques et imaginaires*. Il est intéressant de dégager, dans ces contextes très divers comme nous le montrent les analyses, les structures communes dans la fabrication des villes, dialectiquement articulées tout aussi bien sur des ressemblances que sur des dissemblances de résultat.

La fabrication des *villes de fondation* avant le XXe siècle est marquée d'abord par deux grandes lignes communes. La première est le rôle considérable du facteur spirituel dans la conception du modèle, dans le choix du site, dans la mise en œuvre du projet par exemple les rites. La deuxième est l'homogénéité du modèle d'un type de *villes de fondation*, avec un certain niveau d'adaptation aux données du site et de la société, ou il y a peu de changements profonds au cours des stades d'évolution. L'exemple le plus significatif est les villes royales chinoises, pour lesquelles, la fabrication des villes est restée intacte, et découle du même modèle idéal de forme et de fonctionnement, ainsi que de même conception concernant le site parfait et le processus de choisir pour ce site, pendant l'ensemble de son histoire.

Mais il y a aussi une contamination considérable, voire une continuité, dans la conception du modèle et le choix du site, entre certains types, surtout entre les *villes idéales grecques*, les *villes romaines* et les *villes coloniales européennes* fondées avant l'ère industrielle du XIXe siècle. Pendant celle-ci, la fabrication des *villes coloniales européennes*, dont celles des Britanniques et des Français, doit se référer aux modèles de la ville hygiénique des *villes théoriques et imaginaires*, nées dans le cadre de la critique des villes industrialisées dans les métropoles. Au sein d'un même type, nous apercevons également ce phénomène, comme dans le cas des villes royales chinoises par rapport à la fabrication des villes royales d'autres civilisations en Asie de l'est pendant les millénaires, ou le modèle de Versailles et du jardin « à la française » par rapport à la fabrication des villes royales d'autres monarchies européennes de la même époque.

Si la fabrication des *villes idéales grecques*, des *villes romaines* et des *villes coloniales européennes* s'inscrit strictement dans le terme de ville coloniale, proprement dit, la fabrication des *villes idéales grecques* découle d'abord d'une décision concentrée pendant l'époque classique, et ensuite du pouvoir centralisé de l'époque hellénistique, c'est le contraire pour les *villes coloniales européennes*. La fabrication de celles-ci résulte d'abord du pouvoir centralisé, dont le cas exemplaire est les villes coloniales espagnoles, et ensuite aussi de la décision concentrée, en raison de la « privatisation » concernant la politique des colonisations britannique et française. Quant à la fabrication des *villes romaines*, comme celle des *villes royales*, le pouvoir centralisé, voire le pouvoir absolu, joue un rôle direct. Les *villes romaines* et les *villes coloniales européennes* (espagnoles au XIVE et XVIIe siècle en Amérique, britanniques et françaises au XIXe et XXe siècle en Afrique et en Asie) sont fabriquées selon une hiérarchie administrative stricte, selon leur fonction, imposée par le pouvoir centralisé dans le cadre d'une structuration territoriale. Nous pouvons apercevoir également ce fait dans la fabrication des villes royales du pharaon, et surtout dans celle des villes royales chinoises.

Dans la fabrication de *villes de fondation* avant l'ère industrielle, le lieu d'implantation a fait aussi l'objet de l'idéalisme, tant en culture (philosophie, religion, politique) qu'en pratique (orientation, hygiène, communication). Cependant, le lieu choisi, en réalité, est soit un site

vierge ayant des qualités naturelles considérables et pratiques, soit un site ayant déjà des manifestations humaines, dont le motif est politique, que ce soit un ancien centre de décision ou une petite ville en position stratégique. Ces deux aspects se rencontrent particulièrement dans la fabrication des villes royales chinoises. A l'exception des *villes de l'industrie*, la terre fertile pour l'agriculture joue un rôle important, dans le choix du site à l'échelle régionale, et dans la délimitation du soubassement de la ville, en vue de préserver cette terre. Ce fait provient de la structure socio-économique, mais aussi de contraintes géographiques, comme nous le montre le cas des *villes idéales grecques* et des villes royales pharaoniques. On peut trouver aussi ce fait dans le choix du site des villes tertiaires du XXe siècle, surtout dans les pays déjà industrialisés telles la Grande-Bretagne et la France.

Dans le choix du site, nous apercevons un point commun intéressant, c'est la désignation d'un lieu existant, en fonction d'un centre urbain défini par la hiérarchie administrative, comme une *ville de fondation*. Nous l'avons vu dans les *villes romaines*, comme dans le cas de Nîmes et Arles, deux bourgs gaulois désignés comme « colonies romaines » par le pouvoir romain, dans les villes royales pharaoniques, dont certaines portent tour à tour le titre de « Résidence », c'est-à-dire la ville royale. Si ce fait se voit également dans les villes royales en Afrique noire, ainsi que dans les villes royales allemandes, nous retrouvons ce phénomène dans la fabrication des *New Towns* britanniques, ainsi que des Villes Nouvelles de l'après-guerre. Quant à la fabrication des villes royales chinoises, un nombre limité de lieux privilégiés participe au cycle de la création-destruction des capitales féodales et impériales pendant trois millénaires.

Si la fabrication d'autres types de *villes de fondation* découle d'un processus général imposé par le pouvoir centralisé et par les progrès de la société, réalisée à travers des acteurs réels, souvent anonymes, la fabrication des villes royales est plus personnalisée, attachée fortement à la perception de ses maîtres. Même dans le cas des villes royales chinoises, où un modèle idéal préexistant, en structure urbaine et en configuration physique du site, est une référence immédiate à toute création depuis l'existence de la monarchie chinoise, comme en témoigne Nankin. La fabrication des villes, en terme de développement, se fait de deux façons, « évolutive » et « définie ». La première se déroule avec la distribution de parcelles aux nouveaux habitants qualifiés, avec ou sans cens, ou avec une alliance entre les fondateurs et les marchands exclusifs. La deuxième façon se voit notamment dans les villes royales chinoises et pharaoniques, où tout est projeté par le pouvoir centralisé, et où les habitants qualifiés sont forcés de s'installer dans un très temps court.

CHAPITRE II. *VILLES DE FONDATION* AU XX^e SIECLE

Partie A. Analyse de six *villes de fondation*

Introduction

Cette partie A composée principalement de monographies s'attache à formuler une analyse synchronique, par laquelle nous relevons la fabrication de six villes réalisées au cours du XXe siècle, dont cinq après la Seconde guerre mondiale. Ces dernières représentent en effet une grande manifestation internationale de la nouvelle cité fondée sur le tertiaire, les *villes tertiaires* que nous avons proposées comme terme. Le reste appartient à la typologie de *villes de l'industrie*. Mais celle-ci est la première fondation dans le cadre d'un nouveau type d'organisation sociale fondé sur la propriété collective des moyens de production, l'économie planifiée et le totalitarisme, émergé depuis le début du XXe siècle. L'interrogation sur les raisons fondamentales de leur fondation ne fait pas l'objet de notre travail, mais il est nécessaire de rappeler la triple facette du contexte, dont découle la fondation de ces villes composant du corpus. Surtout cette analyse contextuelle permet d'éclairer les motifs du choix, que nous avons fait de mettre l'accent sur les villes de l'après-guerre. Evidemment, ceux-ci s'inscrivent fidèlement dans le champ de la diversité culturelle, présidée par la variété des circonstances de leur genèse, mais les enjeux sont structurés par trois variables du processus de fabrication des villes : le lieu - le site, le modèle et les acteurs. Soulignons ici qu'au cas des *villes de fondation* du XXe siècle, ce fait est dynamisé par le moteur commun et universel, la modernisation, imposée par l'état tragique de l'après-guerre.

La période post-guerre témoigne d'une rupture fonctionnelle des *villes de fondation*. Pendant l'ère de l'industrialisation de la période précédente, les fonctions des *villes de fondation* n'homogénéisent qu'à celles de *villes de l'industrie*, les « villes patronales » aux pays capitalistes ou les « Villes Socialistes » en ex-URSS. Après la guerre, la fabrication de ce type de ville devra conserver encore une place significative, notamment dans les pays communistes et le tiers-monde.

Si les *villes de l'industrie* sont les « outils de travail », comme le propose Marcel Roncayolo, les *villes de fondation* de l'après-guerre sont les « outils de commandement », et s'équipent donc de nouvelles fonctions en répondant aux objectifs particuliers à atteindre, que focalise chacun des régimes politiques dans le cadre de sa politique de modernisation. Œuvres des pouvoirs centralisés, en raison de circonstances intrinsèques (économique et sociale) et extrinsèques (géopolitique) post-guerre, ses fabrications découlent directement des discours idéologiques, ou résultent des études de planification économique et spatiale, et d'aménagement du territoire. Mais ses fonctions contiennent en effet des éléments communs situés notamment au sein de trois champs : économie, politique, géographie urbaine. D'abord, et le plus important, elles sont conçues en s'adaptant à la nouvelle économie, menée dorénavant par le secteur de services tertiaires, qui, comme c'était le rôle de l'industrie, sera désormais le moteur d'activités et d'animation principal pour une *ville de fondation*. Si les *villes de l'industrie* assurent une mono-fonction, et ses fonctionnements dépendent étroitement d'une ressource naturelle particulière ou d'un produit manufacturé précis, ce fait se traduit nettement dans le choix des sites naturels et dans la structure urbaine, les *villes de fondation* de l'ère du tertiaire, avec la diversité des activités de services, sont multifonctionnelles. Celles-ci peuvent toutes se localiser dans une ville, mais il existe également des *villes tertiaires*, où les fonctions sont centralisées sur un domaine de service spécial. Comme par exemple, les villes de loisirs, qui sont des dispositifs de la consommation en masse avec un thème précis, grâce à la production industrialisée du XXe siècle, en répondant aux progrès sociaux importants acquis, tant dans les pays socialistes que dans les pays capitalistes, ainsi qu'à la société de consommation. Il y a également des villes où les fonctions politiques et administratives sont accentuées au premier range, à différent niveau de la hiérarchie. Elles apportent donc éventuellement des fonctions symboliques sous-jacentes, comme la vitrine artificielle d'une idéologie du pouvoir ou le symbole culturel et politique d'une nation renaissante. Si elles peuvent être aussi la locomotive économique d'essai, avec un modèle importé, pour un régime politique, elles sont surtout l'outil du pouvoir pour

rationaliser le développement économique et social entre les régions selon la disposition des ressources humaines et naturelles. Elles sont également l'outil du pouvoir pour commander le territoire en matière urbaine (services publics, loisirs, logements et emplois), administrative et sécuritaire nationale. Ses fondations interviennent donc fortement dans la restructuration des armatures urbaines existantes, quelles que soient ses fonctions projetées, villes satellites ou villes autonomes. Le choix de leur site, dans ce contexte, insiste sur la structure spatiale du territoire, en tenant compte des réseaux d'infrastructures nationaux et internationaux. Dans certains sens, on peut dire que les *villes tertiaires* ont davantage de points communs avec les *villes royales* et les *villes coloniales*.

La deuxième facette concerne les modèles à l'œuvre. Il y a ici deux parcours à préciser. D'abord, le courant du XIXe siècle et l'avant-guerre du XXe siècle se caractérisent par l'abondance des *villes théoriques et imaginaires*, provenant de la critique de la ville industrialisée⁵⁴⁸, comme nous l'avons présenté dans le chapitre précédent. La situation désastreuse de la guerre et de la décolonisation offre un chantier planétaire sur un fond multiculturel aux acteurs pour réaliser ces « villes papiers » pendant la deuxième moitié du XXe siècle. Le deuxième parcours concerne la mise en fabrication des modèles, proprement dite, qui doit à la ville rationnelle, dont la ville patronale planifiée de la période précédente, à la ville fonctionnelle de la Charte d'Athènes, que ses principes ont été largement adoptés pour les *villes de fondation* de l'après-guerre. Cependant, ces principes ont été déjà interprétés à un certain niveau aux « villes socialistes », fondées dans le cadre du Premier plan quinquennal en ex-URSS, dont les acteurs extérieurs jouent un rôle considérable. Le modèle de la ville patronale est caractérisé par l'opposition entre le quartier des ateliers, à la position centrale de la ville, et les quartiers d'ouvriers, par le strict nécessaire des services communs, par la domination des dispositifs de la voie ferrée, la colonne vertébrale de la ville et de l'armature urbaine régionale. Le principal concept sous-jacent de la Charte d'Athènes a été la création de zones indépendantes pour les quatre fonctions : la vie, le travail, les loisirs et les infrastructures de transport. La position centrale de la ville sera occupée par des services tertiaires.

En associant à ces deux facettes qui abordent les grandes lignes communes au regard de la fabrication de *villes de fondation* de l'après-guerre, le contexte géopolitique nous offre un terrain de recherche intéressant, avec des exemples abondants, et qui est constitué à partir du croisement de trois variables. La première variable est celle de la géographie de continents : l'Europe, l'Amérique et l'Asie, et les milieux naturels. La deuxième est celle des types de sociétés : les systèmes du pouvoir et de l'organisation économique et socioculturelle. La dernière variable se réfère à l'histoire. Certainement, il n'est pas possible dans un chapitre aussi limité que celui-ci de les décrire une par une. Nous nous limiterons alors à six villes, qui ne sont peut-être pas les plus importantes mais les mieux articulées pour souligner le rapport entre les modèles universels et la diversité culturelle. Rappelons les six villes de notre choix : Milton Keynes de l'Angleterre, La Grande-Motte et Marne-la-Vallée de la France, Magnitogorsk de l'ex-URSS, en Europe ; Chandigarh de l'Inde en Asie ; Brasilia du Brésil en Amérique latine. Ces villes sont fabriquées au sein des sociétés, appartenant à trois « mondes » formés après-guerre, ayant une position considérable à l'échelle planétaire, tant en dimension spatiale qu'en dimension économique, tant en matière politique qu'en matière urbanistique. Ces fabrications se situent au cœur de tournant des sociétés (comme

⁵⁴⁸ En vue d'éclairer les modèles des *villes tertiaires*, rappelons-nous les symptômes significatifs qui contribuent à faire éclater les anciens cadres de la ville industrialisée : l'augmentation démographique dans les villes par un drainage des campagnes au profit d'un développement urbain sans précédent ; la transformation des moyens de production et de transport en mécanisme ; l'émergence de nouvelles fonctions urbaines, dont nouveaux dispositifs : gares, quartiers d'affaires, immeubles de rapport, grands magasins, grands hôtels,... Cf. CHOAY Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, op.cit., p. 12.

Magnitogorsk), concentré surtout pendant trois premières décennies post-guerre, connue en France sous le nom de « Trente Glorieuses ». Elles appartiennent à deux mouvements urbains majeurs de l'après-guerre : la fabrication des nouvelles villes capitales dans les pays décolonisés et des villes de décongestion dans les pays industrialisés. Notre corpus a laissé de côté, en raison du temps, des villes qui se sont créées pendant les dernières décennies du XXe siècle. Celles-ci se localisent notamment en Asie orientale, telles que Shenzhen et autres villes chinoises, ou la nouvelle capitale de la Malaisie (réalisée), de la Corée du Sud (en projet), de l'Indonésie (en débat).

Comme le chapitre précédent, ce travail monographique et synchronique devra éclairer les hypothèses, sous forme analytique sous-jacente, mais surtout montrer le processus de fabrication immanent de chacune des villes choisies dans ses contextes propres. Les processus sont analysés selon une même structure, composée par des paramètres identiques, définis dans le cadre du triangle variable : les lieux-les sites, les modèles et les acteurs. Cette méthode s'annonce l'important, elle permet de dégager, grâce à la structure analytique commune, les données comparables, comme les matières élaborées pour la partie B, Analyse comparative.

1. Brasília, Brésil

« *Ce qui commence à s'élever devant nous, c'est la première capitale de la nouvelle civilisation* ».

André Malraux, sur le chantier de Brasilia en août 1959.

1. Le lieu – le site

1.1. La localisation

La localisation de Brasilia doit être perçue à l'échelle d'un pays-continent, le 5^{ème} pays le plus grand du monde en terme géographique. La ville, proprement dite, se situe au milieu d'un territoire en forme rectangulaire, qui se dote un statut administratif particulier, différent de celui des autres Etats fédérés : le District Fédéral du Brésil (DFB - *Distrito Federal do Brasil*). C'est, en effet, une zone administrative autonome. Elle est administrée par un gouverneur désigné par le gouvernement central et son administration, le GDF (*Governo do Distrito Federal*). Ce territoire de la nouvelle capitale est localisé dans la région Centre-Ouest, à la limite est de *planalto central*. Il est complètement entouré par l'État de Goiás, et proche de la limite administrative avec l'État de Minas Gerais de la région Sud-Est⁵⁴⁹.

Avec la fondation de la nouvelle capitale fédérale au milieu de l'arrière-pays sous-développé, le gouvernement du président Juscelino Kubitschek lance également un vaste programme des nouvelles infrastructures - routières, ferrées, aériennes - qui permettent de relier l'ensemble du pays, entre les villes côtières et les villes intérieures. Cependant, comme en Amérique du Nord, l'avion et les cars sont plus adaptés à la vaste superficie du pays. Le vaste réseau ferré essentiellement orienté vers le transport de marchandises, le trafic de voyageurs persiste seulement pour des trajets touristiques et urbains⁵⁵⁰. Brasilia n'est pas exceptionnelle, elle est une « *capitale aérienne et routière* », selon Lucio Costa⁵⁵¹. Un réseau d'autoroutes débutant de Brasilia assure la liaison de celle-ci et avec capitales des Etats et les villes importantes. Les distances à vol d'oiseau et les connexions routières entre Brasilia et les trois anciennes capitales nationales côtières sont :

- Salvador : 1540 km ; connexion par l'autoroute BR-020 vers Barreiras, ensuite l'autoroute BR-242 de la dernière à Salvador ;
- Rio de Janeiro : 1160 km ; connexion par l'autoroute BR-040 ;
- Sao Paulo : 1020 km ; connexion par l'autoroute BR-040, ensuite par l'autoroute Anhanguera, la SP-330.

Les distances à vol d'oiseau et les connexions routières entre Brasilia et les capitales des deux Etats voisins, l'État de Minas Gerais à l'est, l'État de Tocantins au nord, et les capitales des États d'Amazonie sont :

⁵⁴⁹ Le Brésil se divise en cinq régions, dont la Nord (sept États dont l'Amazonie), la Centre-Ouest (trois États, dont Goiás qui englobe le site de Brasilia), la Nord-Est (neuf États dont Bahia), la Sud-Est (quatre États, dont Sao Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais) et la Sud (quatre États). Les deux premières régions représentent deux tiers de la surface du Brésil, en formant un « monde » des États les plus pauvres qui sont aussi très peu peuplés. Un autre « monde » des trois autres régions côtières, formant une bande nord-est/sud-ouest, s'est développé depuis l'arrivée des Portugais et concentre la plupart de la population. La région Centre-Ouest est principalement formée de hauts-plateaux, ou le *planalto central*, couverts d'une végétation de *cerrado*, un type de savane particulière à l'Amérique du Sud, et d'une altitude allant du niveau de la mer jusqu'à 1 800 m.

⁵⁵⁰ En 1922, le Brésil, qui fête ses 100 ans d'indépendance, possède déjà un réseau ferré de 29.000 km.

⁵⁵¹ HERBERT Jean-Loup (coordination, préface et notes), *Lucio Costa, XXe siècle brésilien. Témoin et Acteur*, éd. Publications de l'université de Saint Etienne, Saint Etienne, 2001, p. 183. Cet ouvrage est le recueil des textes écrits par Lucio Costa sur ses œuvres, ses concepts architecturaux et urbains, artistiques et sociaux, dont le mémoire descriptif du Plan-Pilote de Brasilia.

- Belo Horizonte : 740 km ; connexion par l'autoroute BR-040 ;
- Palmas, connexion par l'autoroute BR-010 ;
- Manaus : 3 122 km ; connexion par l'autoroute BR-070, ensuite par la BR-319 à Porto Velho (l'État de Rondônia) ;
- Belém : 2 535 km ; connexion par l'autoroute BR-010.

Tandis qu'avec la distance de 4 275 km, Boa Vista, la capitale de l'État de Roraima au nord-ouest, à la frontière du Venezuela, est la plus éloignée de Brasília.

Brasília est desservie par son aéroport international, situé à proximité immédiate au sud du Plan Pilote à 11 km du centre de la ville. Ouvert en mai 1957 après six mois de travaux, il accueille des vols internes et internationaux. La ville se dote également de la *Rodoferroviária*, la gare centrale qui assure l'interconnexion avec les bus inter-états et les voies ferrées, et qui est intégrée dans la structure urbaine de la ville. Elle est située au point extrême ouest de l'Axe monumental. La voie ferrée assure le trafic entre Brasília et Anápolis vers le sud, et Parrocínio vers le nord. Actuellement, il y a un projet de train à grande vitesse pour relier Brasília et Goiânia, comme Sao Paulo et Rio de Janeiro.

1.2. La situation

Au niveau de l'armature urbaine régionale, il y a deux villes importantes par rapport au lieu d'implantation de Brasília. La première est Planaltina, créée par les chercheurs d'or et de pierres précieuses au XVIII^e siècle. En 1922, à l'occasion du Centenaire de l'indépendance, la « pierre de fondation » de la future capitale fédérale a été posée à 9 km de cette petite ville, sur les lieux déjà choisis par la mission Cruls⁵⁵². En avril 1955, une grande partie de la ville, y compris le siège municipal, s'est trouvée dans le périmètre du site retenu définitivement par la Commission José Pessoa pour le District Fédéral du Brésil. Planaltina est devenue ensuite un des quartiers administratifs du District Fédéral du Brésil, avec une superficie de 1.534 km² (26.5 % de la surface totale du District Fédéral du Brésil qui s'étend, lui, sur 5.800 km²), à une quarantaine de kilomètres au nord-est de Brasília. Le reste de la ville a été reconstitué comme une nouvelle ville, nommée officiellement aussi Planaltina (de Goiás) mais appelée *Brasília* par ses habitants, dont la plupart étaient issus de la vague migratrice massive qui eut lieu pour la construction de la capitale, alors que leurs logements n'y avaient aucun espace dans le plan original de Brasília.

La deuxième ville est Goiânia, la capitale et la plus grande ville de l'État de Goiás, à un peu plus de 200 km au sud-ouest de Brasília. Fondée en 1933 par le gouverneur Pedro Ludovico, mais officiellement inaugurée en 1945, elle-même était une capitale transférée en 1937 de l'ancienne capitale de Goiás (qui avait été créée en raison de l'extraction d'or). Reliée à Brasília par l'autoroute BR-060, construite en même temps que la capitale fédérale, Goiânia constitue avec cette dernière un axe, dit « Goiânia-Brasília », qui représente la troisième concentration de population du pays, après Sao Paulo et Rio de Janeiro. Si Goiânia possède son aéroport, le chemin de fer ne s'est jamais développé pour cette ville.

Au nord-est du périmètre du District Fédéral du Brésil, se situe le bourg de Formosa, tandis que entre le District et la ville de Goiânia, se trouve Anápolis (à une distance de 54 km à Goiânia et 140 km de Brasília), où se termine la voie ferrée qui commence à Rio de Janeiro en passant par Belo Horizonte, capitale de l'État de Minas Gerais voisin à l'est. Le voyage se fait en quatre jours. Au moment de la fondation de Brasília, les villes ne sont reliées que par un réseau de mauvaises pistes routières, selon Alan Ruellan. En 1955, à la demande Maréchal

⁵⁵² Il s'agit la première expédition officielle, menée par le Dr Luis Cruls en 1892-1894, pour définir la localisation et le périmètre de la nouvelle capitale fédérale, qui aboutit à une première délimitation, dans l'Etat de Goiás, du futur District Fédéral du Brésil : c'est le « Quadrilatère Cruls ».

José Pessoa, président de la Commission de Localisation de la Nouvelle Capitale Fédérale, le gouverneur de l'Etat de Goiás, Bernardo Sayão a fait construire l'aérodrome provisoire de Vera Cruz, dont la piste de 2.700 m de long était en terre battue. Elle se situait à l'emplacement actuel de la gare centrale. Cet aérodrome à la « militaire » offrait un accès direct au site, aux équipes et aux personnels qui travaillaient sur la construction de Brasília.

La fondation de Brasília se place dans un contexte social très tendu au Brésil. Au sortir de la Deuxième Guerre mondiale, qui souligne la fragilité de Rio de Janeiro située au bord de l'océan en tant que capitale, les problèmes fondamentaux du pays dissimulés depuis l'époque coloniale s'exposent encore plus nettement. Economiquement, ce pays est basé depuis toujours essentiellement sur l'exportation des produits agricoles et forestiers bruts. Dans l'écho du cri historique de 1822 : « *l'industrialisation ou la mort !* »⁵⁵³, l'industrialisation n'a commencé qu'après l'arrivée au pouvoir de Pierre II du Brésil (1831-1889), mais se limitait à l'exploitation des ressources naturelles souterraines sur le *planalto central*. De plus, il existe toujours un déséquilibre profond entre ce plateau et le fond amazonien, et la longue bande littorale atlantique, où se concentrent la plupart de la population et où les villes portuaires occupent la place dominante sur l'ensemble du pays, en matière économique grâce au commerce maritime, et en matière politique⁵⁵⁴.

Politiquement, le pays se trouve toujours dans un système instable de conflits intestins depuis l'Indépendance en 1822. D'abord, même si c'est le pays qui a reçu le plus d'esclaves africains, l'esclavage ne fut aboli qu'en 1888. Ensuite, les militaires jouent un rôle très actif dans la manipulation du pouvoir, depuis l'époque de l'Empire (1822-1889) jusqu'à l'époque de la Troisième République (1945-1964), en passant par la Vieille République (1889-1930), et l'ère Vargas-Estado Novo (1930-1945), qui sont des régimes dictatoriaux par nature. Même durant la Troisième République, le jeune régime démocratique ne dure que vingt ans. Six présidents de la République s'y succèdent, dont Vargas, qui se suicide, avant l'arrivée au pouvoir de Juscelino Kubitschek, élu lors des premières élections démocratiques de 1955. Cependant, lui-même a échappé à un coup d'état ourdi par les militaires et les conservateurs.

En tout cas, une économie agraire esclavagiste s'associe à une industrialisation tardive non planifiée, marque la société brésilienne des stigmates du paupérisme. Les enjeux de ces problèmes économiques et géopolitiques poussent les Brésiliens à construire un *nouveau Brésil*, qui doit fonctionner en ordre constitutionnel et en démocratie, qui doit accélérer l'unité au niveau de l'espace national et de l'administration, qui doit posséder une identité culturelle nationale qui exprime aussi la modernité. La modernité, économiquement et sociologiquement parlant, se manifeste alors par l'industrialisation, par la création de nouvelles voies d'accès vers les régions éloignées et par l'occupation et le développement immédiat du *planalto central* et de l'Amazonie au fond du pays. C'était le rôle clé d'une nouvelle capitale installée sur le *planalto central*, selon Alan Ruellan. Dans le dessein de donner au pays la base industrielle et les moyens de communication indispensables pour créer de la richesse et s'assurer une autonomie économique – c'est-à-dire un plan d'ensemble de buts à atteindre où venait s'insérer comme une clef de voûte de la délocalisation de la capitale, témoigne Lucio Costa⁵⁵⁵.

Ne faisant pas figurer dans son programme électoral initial la construction et le transfert de la capitale fédérale vers l'intérieur sous-développé, pourtant inscrits depuis un siècle et demi dans la constitution, Juscelino Kubitschek s'aperçoit pendant la campagne que promettre et

⁵⁵³ HERBERT Jean-Loup (coordination, préface et notes), *op.cit.*, p. 186.

⁵⁵⁴ En 1946, le Brésil comptait 50 millions d'habitants installés, pour l'essentiel, au sein d'une bande côtière de 500 km de large.

⁵⁵⁵ *Ibid.*, p. 186.

réaliser immédiatement Brasília est un bel exemple de respect de la constitution. Cette fondation est également un dispositif efficace, s'associant au réseau d'autoroute vers l'intérieur, pour exprimer sa philosophie politique de « nationalisme développementiste ». Elle permet d'unifier des élites de gauche, de droite, des militaires, et d'autres classes sociales autour de la construction de ce symbole d'un nouveau pays, d'une nouvelle nation. Alors que la fondation de Brasília a des buts très politiques, cet acte de création d'une nouvelle et unique grande ville de *planalto central* met fin à la longue attente des Brésiliens qui souhaitaient investir l'intérieur du pays⁵⁵⁶. Le Brésil ouvre enfin une fenêtre vers son propre intérieur⁵⁵⁷.

Fonctionnellement, Brasília centralise le pouvoir législatif, le pouvoir exécutif, le pouvoir judiciaire, sur la place des Trois Pouvoirs, « *le Versailles du peuple* » grâce à la dignité de l'intention qui préside à son tracé⁵⁵⁸, mais elle centralise en plus les deux autres pouvoirs traditionnels de la société brésilienne : l'armée et le catholicisme (la Cathédrale reste une des œuvres les plus importantes d'Oscar Niemeyer). La ville loge également des ambassades, des banques publiques, des représentants des grandes sociétés qui en dépendent. Les entreprises privées ne représentent qu'une petite partie de l'activité locale, d'autant plus que les industries lourdes et polluantes y sont interdites par la loi. Les services représentent plus de 90 % de l'activité du District Fédéral. Les logements ne sont réservés qu'aux fonctionnaires publics et quelques uns aux cadres privés. Un grand parc national est créé au nord-ouest du District Fédéral.

L'importance du site de Brasília, dont le District Fédéral du Brésil, vient de sa position sur le milieu de la ligne « frontière » nord-est / sud-ouest, qui séparent deux « mondes » contrastants du Brésil, le *planalto central* / l'Amazonie et la bande littorale, mais à l'intérieur du « monde » sous-développé, pour être symboliquement au centre du pays. Le projet a vu finalement le jour grâce à un concours national⁵⁵⁹.

1.3. La géographie ⁵⁶⁰

Géographiquement, le choix du lieu d'implantation est un objet d'études particulièrement important pour la fondation de Brasília. Mais le choix du lieu se prolonge sur cinquante ans en raison du conflit politico-économique entre les deux « mondes » du Brésil. La position du lieu définitif doit répondre à ces enjeux et à l'échelle d'un pays-continent.

Depuis que l'idée du transfert a émergé au XVIII^e siècle, la localisation du site est proposée généralement sur le haut plateau intérieur, le *planalto central*, où les trois grands

⁵⁵⁶ Manaus est la seule deuxième grande ville située à l'intérieur du territoire, en plein cœur de la l'Amazonie. Plus petite que Brasília, cette capitale d'État est fondée en 1669 par les Portugais. Belém est aussi une grande ville amazonienne, mais une ville portuaire atlantique.

⁵⁵⁷ VALE Lawrence J., *Architecture, power, and national identity*, éd. Yale University Press, New Haven-London, 1992, p. 116.

⁵⁵⁸ HERBERT Jean-Loup, *op.cit.*, p. 187.

⁵⁵⁹ Ce concours est organisé par Novacap (la société de construction de la ville créée directement par Juscelino Kubitschek), auquel 26 projets sont rendus. Le jury est composé de six personnes, dont trois Brésiliens, un Français, un Américain, un Anglaise. Au premier tour, le projet de Lucio Costa a failli être éliminé pour non respect des règlements du concours, à la demande d'un membre du jury, en raison du manque de rapport explicatif et parce que les dessins ne sont que des esquisses.

⁵⁶⁰ Cette partie est réalisée en consultant l'article « Le choix du site de Brasília. Rôle des expéditions géographiques de juin à septembre 1947 », écrit par Alain Ruellan, le Professeur Emérite en Science du Sol à l'Université de Rennes, dont son père est le Professeur Francis Ruellan qui a dirigé l'une de deux missions d'expédition pour les lieux d'implantation de Brasília en 1947. Alain Ruellan lui-même a participé dans l'équipe de son père à seize ans. Cette article est intégrée dans l'ouvrage de IBGE (Institut Brésilien de Géographie et Statistique), « *Veredas de Brasília. As expedições geográficas em busca de um sonho* », éd. Nelson de Castro Senra, 2010, pp. 190-194. L'auteur m'envoie directement la version en français de l'article.

fleuves importants prennent leurs sources : le Rio Tocantins descend vers les États du nord, le Rio Paraná (affluent de La Plate) descend vers le sud en traversant le Paraguay et l'Argentine, tandis que le Rio São Francisco descend vers le nord-est, parallèlement au littoral. Tous les trois se jettent dans l'Atlantique, mais le dernier est considéré comme la frontière entre les deux « mondes » du Brésil : celui de la rive droite, vers la côte, est le Brésil riche, industrialisé et développé ; celui de la rive gauche, vers l'intérieur, est le Brésil pauvre, agricole et sous-développé.

La première étude officielle des lieux d'implantation était la mission du Dr Louis Cruls, en 1892-1894, suite aux décisions constitutionnelles de 1891. Grâce à cette étude, fut délimité un périmètre à l'intérieur de l'Etat de Goiás dans le *planalto central*, nommé le « Quadrilatère Cruls », de 14.400 km² - superficie préconisée dans la constitution de 1891. C'est en fonction de ce « quadrilatère Cruls » qu'en 1922, fut posée symboliquement la « pierre de fondation » de la future capitale fédérale. Mais le changement de pouvoir laissa ce projet dans l'ombre. En fait, les priorités politiques et économiques étaient autres : Rio de Janeiro ne voulait pas perdre son rôle de capitale fédérale et l'Etat de Minas Gerais faisait pression pour que la future capitale fédérale soit dans son territoire et n'aille pas jusqu'à son voisin Goiás. Cependant, après la Deuxième Guerre mondiale, en 1946, le projet a été relancé rapidement par le pouvoir en formant la Commission d'études pour la localisation de la nouvelle capitale du Brésil, présidée par le Général Djalma Poli Coelho. Cette Commission n'a finalement pas retenu le « Quadrilatère Cruls », qui se trouve dans l'Etat de Goiás, sous la pression de l'Etat de Minas Gerais. De nouvelles études de localisation sont alors lancées dans les deux Etats.

Les choix du lieu d'implantation passent par différentes échelles géographiques et à travers le prisme des critères politiques. La première échelle, c'est la délimitation du *planalto central* lui-même. La sous-commission chargée des études géographiques définit dans un premier temps un périmètre de 2.000.000 km² pour ce plateau. Ensuite la Commission Coelho décide de concentrer ses choix dans le quart Sud-Est du *planalto central*, où elle délimite un périmètre d'études de 200 000 km². Au sein de cette vaste région, la Commission Coelho choisit ensuite huit zones prioritaires sur les critères suivants :

- Le critère climatique : avoir une altitude supérieure à 700 mètres ;
- Le critère politique : il y a quatre zones dans le triangle mineiro (l'Etat de Minas Gerais) et quatre dans l'Etat de Goiás.

En 1947, c'est sur ce premier choix de huit zones que la Commission Coelho organise deux missions d'expédition, l'une dirigée par le Professeur Francis Ruellan et l'autre par le Dr Fábio de Macedo Soares Guimarães⁵⁶¹. Ils doivent chacun étudier les huit zones pour pouvoir en comparer les résultats. Les objectifs et les méthodes de travail des deux équipes n'étant pas les mêmes, leurs résultats furent nettement différents. La mission Ruellan (en faveur de l'Etat de Goiás), qui était pluridisciplinaire (géomorphologie, géologie, pédologie, topographie, climatologie, biogéographie, hydrologie, géographie humaine, économie, potentialités agricoles), regroupe plusieurs dizaines de personnes dont quarante scientifiques, avec pour objectif l'étude détaillée des huit zones présélectionnées mais aussi des régions situées entre les zones, dans le but de proposer des sites précis. Quinze sites possibles furent proposés : cinq dans l'Etat de Minas Gerais, deux à la frontière Minas Gerais - Goiás, huit dans l'Etat de Goiás dont sept dans le « Quadrilatère de Cruls ».

La mission Guimarães (en faveur de l'Etat de Minas Gerais) était plus légère avec neuf scientifiques, dont sept géographes, un pédologue, un botaniste, avec pour but de mieux

⁵⁶¹ Professeur Francis Ruellan est professeur à l'Université nationale de philosophie de l'université de Brésil et au Conseil national de géographie. Dr. Fábio de Macedo Soares Guimarães est professeur au Conseil national de géographie.

connaître le *Planalto Central* et de faire un classement des huit zones présélectionnées, sans proposition de sites précis, selon des critères très géopolitiques :

- La situation centrale par rapport aux régions peuplées (côtières) du Brésil ;
- Les communications faciles avec les diverses régions du Brésil, en donnant la priorité aux communications vers les régions déjà les plus développées (côtières) ;
- La proximité d'une frontière inter-états.

En août 1948, selon le vote favorable de la Commission Coelho, le Président de la République Eurico Dutra a choisi le périmètre du nouveau District Fédéral. Il s'agit du « Quadrilatère de Cruls » élargi (surtout vers le Nord) de 77.250 km², entièrement situé dans l'Etat de Goiás, peu peuplé. Une partie des limites de cette zone sont géographiquement naturelles. C'est la proposition en faveur du rôle colonisateur et unificateur de la nouvelle capitale. Cette proposition avait la faveur de Francis Ruellan. Pourtant, la bataille entre les deux *mondes* du Brésil continue encore pendant cinq années. En janvier 1953, le Congrès et le gouvernement ont décidé finalement que des études définitives, pour la localisation exacte du nouveau District Fédéral et d'une capitale fédérale de 500.000 habitants, seraient menées sur un périmètre de 52.000 km², comprenant : le « Quadrilatère de Cruls », la région d'Anapolis, Goiânia de l'Etat de Goiás et la commune d'Unai de l'Etat de Minas Gerais. Le périmètre proposé en 1948 est donc réduit et est déplacé pour y inclure un peu du territoire de Minas Gerais. Ce dernier périmètre est nommé le « Rectangle du Congrès ».

Deux ans plus tard, les études de la société américaine Donald Becher a proposé cinq sites finalistes de 1000 km² chacun pour le lieu d'implantation de Brasilia. Deux de ces sites avaient déjà été proposés par Francis Ruellan en 1947 : le site Châtain et le site Bleu. En avril 1955, la Commission de Localisation de la Nouvelle Capitale Fédérale présidée par le Maréchal José Pessoa choisit définitivement le site Châtain pour Brasília (Plan Pilote) et délimite, pour le District Fédéral, un territoire de 5.800 km². Ce site répond aux critères géographiques et sociaux établis par Francis Ruellan :

- Le climat : une altitude minimum de 700 mètres, des pentes exposées principalement vers le Nord-Est et vers le Sud, une topographie légèrement ondulée facilitant la circulation de l'air.
- Le relief : éviter les plateaux (chapadas) trop plats (mauvaise circulation de l'air), mais aussi les reliefs trop accentués de ces plateaux (difficiles à construire) ; on s'est donc orienté vers les niveaux d'érosion intermédiaires de relief ondulé.
- Les ressources en eau à proximité : pour les besoins en eau de la population et pour produire de l'énergie électrique. Population estimée à 500.000 personnes au maximum.
- Les potentialités agricoles à proximité, en particulier, potentialité des sols (agriculture et élevage).
- Les matériaux de construction à proximité : bois, sables, graviers, terres à briques, calcaire, pierres de taille.
- Les voies de communication : il s'agissait de faire de la nouvelle capitale un nœud, une étoile, d'où partiraient, facilement, des routes (et voie ferrées), vers toutes les grandes régions du Brésil. Le relief devait donc permettre une construction facile des voies de communication partant de la capitale.
- La main d'œuvre disponible pour construire la capitale.

Alors qu'est-ce qu'Oscar Niemeyer, proposé directement par Juscelino Kubitschek pour concevoir le Plan Pilote, aperçut de Brasilia lors de sa première visite ? « *Je suis allé avec lui [Juscelino Kubitschek], le général Lott, les ministres, pour visiter le site. Je dois dire que je suis resté...bouche bée. C'était tellement loin n'est ce pas ? C'était une terre hostile, vierge, il n'y avait rien...Et un mois après, j'avais organisé mon équipe et me retirais dans ce bout du*

monde »⁵⁶². En refusant la proposition de Juscelino Kubitschek et en proposant d'organiser un concours national, Oscar Niemeyer comprend que l'on doit reprendre l'idée d'un lac artificiel – proposée par la Commission Cruls - dans le programme du concours, pour la microclimatique et pour « *un élément de forte signification symbolique, capable de créer la même puissance que les bassins de Versailles* »⁵⁶³. On aperçoit également le rôle actif de l'armée dans le choix du lieu d'implantation, outre les commissions présidées toujours par les militaires, la forme rectangulaire du District Fédéral nous fait penser aux capitaineries du Brésil en 1534, où l'ensemble du territoire a été divisé parallèlement à l'équateur de la côte atlantique à la Ligne Tordesillas, sans prendre en compte les conditions géographiques.

De forme à peu près rectangulaire, le périmètre du District Fédéral est délimité par deux lignes toutes droites, le parallèle 15°30' au nord et le parallèle 16°03' au sud, par deux rivières, Preto à l'est et Descoberto à l'ouest. Le terrain de 5.800 km² est recouvert d'une quinzaine de petites rivières et de leurs affluents, qui alimentent les sources des trois grands fleuves du Brésil, Rio Tocantins, Rio Paraná, Rio São Francisco. Il faut citer ici deux rivières : la rivière Sao Bartolomeu traverse entièrement le site entre les méridiens 47°45 et 47°30, c'est-à-dire, elle est un peu excentrée vers l'est. La rivière Paranoa se situe au milieu du site, orientée vers l'est et rejoint la Sao Bartolomeu sur la rive ouest de celle-ci. Le Plan Pilote, en forme d'oiseau, se niche entre deux affluents de Paranoa, en formant une fourche avant se jeter dans cette dernière. Grâce à un barrage construit au confluent, le grand lac artificiel Paranoa, est créé à l'est du Plan Pilote, sur 48 km² de surface. Ce lac est important non seulement en paysage urbain, mais aussi pour améliorer le microclimat pendant l'hiver. Brasilia se situe, en fait, à l'altitude de 1.100 m, au milieu de la savane de *cerrado*. Si ce mot signifie fermé ou dense, il s'applique à cette végétation en raison de la difficulté qu'on a à la parcourir. Dans la région de Brasilia, à cause de sa localisation dans une vallée entre des fleuves, viennent s'ajouter des arbres de taille moyenne et des troncs tordus. En terme de climat, il n'y a que deux saisons, la saison des pluies et la saison sèche, le climat reste très humide pendant la saison sèche de l'hiver.

2. Le modèle

2.1. Les doctrines

Le transfert de la capitale fédérale vers l'intérieur du pays et la fondation de Brasilia sont nées de doctrines différentes. La première est une doctrine de géographie politique, qui est en premier temps simplement une « *volonté d'aménagement de « type pionnier » en direction du centre du pays* »⁵⁶⁴, et cette idée avait circulé au sein du pouvoir et des élites brésiliennes coloniales depuis le milieu du XVIIIe siècle. En 1823, elle a été inscrite officiellement dans la constitution pour la première fois, grâce à José Bonifácio de Andrada e Silva, le Patriarche de l'Indépendance, qui a déposé à l'Assemblée constitutionnelle un document en proposant le transfert de la capitale fédérale dans le Goias, et a suggéré de l'appeler Brasilia. Depuis, réintégré de nouveau régulièrement à chaque nouvelle constitution, cette conception de géographie politique a été finalement réalisée, grâce aux plus hautes institutions d'Etat, selon les conditions techniques et politiques : le choix du site définitif, les définitions des principes symboliques de l'urbanisme de la nouvelle capitale. Cependant, Lucio Costa confirme, dans son « *Mémoire descriptif du Plan Pilote de Brasilia 1957* » que, « *la conception urbanistique de la ville proprement dite, car celle-ci sera en l'occurrence non pas la conséquence du plan*

⁵⁶² Cité in : VIDAL Laurent, *De Nova Lisboa à Brasilia: L'invention d'une capitale*, éd. IHEAL, Paris, 2002, p. 215.

⁵⁶³ VIDAL Laurent, *op. cit.*, p. 216.

⁵⁶⁴ CHOAY Françoise, MERLIN Pierre, *op.cit.*, p. 43.

prévu pour la région, mais la cause : c'est sa fondation qui va ouvrir la voie au développement ultérieur de la région »⁵⁶⁵.

La deuxième est la doctrine politique de Juscelino Kubitschek. Il prend en effet sa décision politique de construire la nouvelle capitale quelques jours après son accession à la fonction suprême de l'Etat. Il transforme la Commission de localisation de la nouvelle capitale en Commission de construction. Cet acte est somme toute assez facile, puisque toutes les décisions concernant la nouvelle capitale ont déjà été prises. Cette décision sert ses propres ambitions politiques, comme tous ses prédécesseurs l'ont fait par rapport aux anciens projets de transfert. Ses ambitions, ici, sont le révélateur d'une nouvelle culture politique et d'un nouveau projet pour le Brésil moderne, le « nationalisme développementaliste » - la modernisation du pays passe par son industrialisation et son urbanisation.

Pourtant, l'objectif de base que le « développementaliste » propose et pour lequel il fait converger tous les efforts, comprend le développement économique et le bien-être social. Ce qui fonde idéologiquement le développement économique et social est le maintien de l'ordre, la préservation de la civilisation chrétienne, en somme, la sécurité du système. Celle-ci apparaît dans le « développementalisme » comme l'inspiration la plus profonde, l'objectif qui confère un signifié à toutes les préoccupations. C'est autour d'elle que se constitue la formulation politico-idéologique. La fin propre apparemment considérée comme la plus importante, le développement du champ économique, est mise à son service ; il est un moyen considéré comme indispensable, dans le cas des pays en retard comme le Brésil, pour l'atteindre. Parce que, dans le maintien de la pauvreté que ce retard implique, cet ordre se trouve menacé⁵⁶⁶. Bien que fruit d'un acte de volonté et de commande délibérée, Brasilia n'est pas un geste gratuit de vanité personnelle ou politique, à la manière Renaissance, mais le couronnement d'un grand effort collectif en vue du développement national – sidérurgie, pétrole, barrages, autoroutes, industrie automobile, construction navale ; elle correspond par là à une clef de voûte et, par la singularité de sa conception urbanistique et de son expression architectonique, témoigne de la maturité intellectuelle du peuple qui l'a conçue, peuple aujourd'hui engagé dans la construction d'un nouveau Brésil, tourné vers l'avenir et maître désormais de son destin⁵⁶⁷.

La conception de Brasilia doit répondre à la hauteur d'un symbole national attendu. Elle s'inscrit en effet dans les principes du Mouvement moderne et de la Charte d'Athènes. Ce fait reflète une réalité, dans laquelle la notion de modernisme s'épanouit au milieu des élites et des intellectuels brésiliens, y compris des architectes. Le modernisme est né à Sao Paulo en 1925 par les publications de Gregori Warchachik et Rino Levi et ensuite « *appliqué de façon correcte et timide à l'ambiance tropicale* ». Mais « *ce contexte changea radicalement à partir de 1936, via les contacts de Le Corbusier avec l'équipe brésilienne – dirigée par Lucio Costa – en charge de la construction du bâtiment du Ministère de l'Education et de la Santé* »⁵⁶⁸. Ces rencontres résultent de l'intérêt des jeunes architectes brésiliens envers les « maîtres du modernisme », en particulier les pensées de Le Corbusier, comme le témoigne Lucio Costa : « *...se constitua donc, de 1931 à 1935, un réduit puriste consacré à l'étude passionnée non seulement des réalisations de Gropius et de Mies Van de Rohe, mais, principalement, de la doctrine et de l'œuvre de Le Corbusier déjà à l'époque, non plus comme*

⁵⁶⁵ HERBERT Jean-Loup, *op.cit.*, p. 170.

⁵⁶⁶ VIDAL Laurent, *op. cit.*, p. 200.

⁵⁶⁷ HERBERT Jean-Loup, *op.cit.*, p. 190.

⁵⁶⁸ LEJEUNE Jean- François, *Cruauté et Utopie. Villes et paysages d'Amérique latine*, éd. CIVA, Bruxelles, 2003, p. 166.

un exemple parmi tant d'autres, mais comme le Livre sacré de l'architecture »⁵⁶⁹. En tout cas, Laurent Vidal observe que tous les projets déposés pour le concours de Brasilia ont un trait commun : leur inspiration rationaliste. Chacun, de façon plus ou moins explicite, organise la ville autour des quatre fonctions principales définies par la Charte d'Athènes : habiter, travailler, cultiver le corps et l'esprit, circuler⁵⁷⁰. Et pour le jury international du concours du Plan-Pilote, Oscar Niemeyer invite trois étrangers qui proviennent des trois principaux pays qui ont œuvré pour la diffusion de l'architecture moderne, la France, les États-Unis, l'Angleterre. Alors que Lucio Costa était membre du CIAM lors de l'élaboration de la Charte d'Athènes⁵⁷¹.

Brasilia offre l'exemple unique au monde d'une « ville - parc », aux vieux principes des CIAM de l'urbanisme ouvert, confirme Lucio Costa, construite sur pilotis ce qui libère le sol pour un usage entièrement public. La *superquadra* est la traduction en portugais du Brésil des nouveaux concepts de l'art d'habiter⁵⁷². L'urbaniste exprime six « ingrédients » de la conception urbanistique de la capitale fédérale, notamment, les axes, les perspectives, l'ordonnance, qui ressortent intellectuellement, de la tradition française, « classique-baroque » de l'urbanisation datant des XVIIe, XVIIIe, XIXe siècle ; les immenses pelouses anglaises, les *lawns* de son enfance, c'est de là que provient tout le vert de Brasilia ; la pureté de la lointaine Diamantina ; de fabuleuses photographies de la Chine du début du siècle - terre-pleins, contreforts, pavillons avec les dessins de leur implantation au sol ; les autoroutes et les beaux viaducs des abords de New York qu'il a parcouru⁵⁷³.

2.2. Le programme⁵⁷⁴

Quant au programme du concours, à cause de la hâte de Juscelino Kubitschek de voir s'élever la future capitale, il engendre une crise importante entre les organisateurs et l'ordre des architectes brésiliens (l'IAB), menant à la démission d'Oscar Niemeyer, en tant que vice-président de l'IAB. En effet, les conditions de base publiées au Journal Officiel le 30 septembre 1956, ne sont pas celles que l'ordre des architectes avait rédigées au cours d'un travail collectif : on n'y trouve qu'un programme vague précisant le nombre final d'habitants prévus (500.000), ce qui oblige les candidats à se substituer au gouvernement quant à l'élaboration des données politico-administratives, mais leur assure la plus ample liberté ; aucune étude géographique et sociologique préalable n'est exigée, accordant à l'imagination créatrice et aux critères formels une priorité sur l'analyse mécanique des éléments matériels ; enfin, il n'y a pas d'engagement absolu quant à la réalisation du projet classé au premier rang⁵⁷⁵.

L'ensemble du projet doit apporter un caractère monumental, non pas au sens ostentatoire, mais à celui, de ce qui vaut et signifie. C'est aussi une ville planifiée pour le travail ordonné et efficace, mais en même temps une ville animée et agréable, fait pour la rêverie et la spéculation intellectuelle, capable de devenir également, avec le temps, en plus du siège du gouvernement et de l'administration, un foyer de culture parmi les plus éclairés et les plus sensibles du pays. La ville est en effet conçue en fonction de quatre échelles différentes : l'échelle collective ou monumentale, l'échelle quotidienne ou résidentielle, l'échelle

⁵⁶⁹ Cité in : ESPEJO Arturo, *Rationalité et formes d'occupation de l'espace. Le projet de Brasilia*, éd. Anthropos, Paris, 1984, p. 167.

⁵⁷⁰ VIDAL Laurent, *op. cit.*, p. 220.

⁵⁷¹ ESPEJO Arturo, *Rationalité et formes d'occupation de l'espace. Le projet de Brasilia*, éd. Anthropos, Paris, 1984, p. 167.

⁵⁷² HERBERT Jean-Loup, *op. cit.*, pp. 196, 205.

⁵⁷³ *Ibid.*, p. 169.

⁵⁷⁴ *Ibid.*, pp. 171-182.

⁵⁷⁵ VIDAL Laurent, *op. cit.*, p. 217.

concentrée ou grégaire, l'échelle bucolique. C'est le jeu entre ces échelles qui lui confèrera son caractère original définitif, écrit Lucio Costa.

L'urbaniste propose un programme qui se compose de deux éléments : les secteurs fonctionnels, et la circulation hiérarchisée et conçue pour éliminer les croisements. Ils se traduisent dans l'espace par un système de deux axes principaux. Le secteur résidentiel se localise au long d'un axe longitudinal regroupant environ 300.000 habitants. Chacun des groupes résidentiels est équipé d'une église, d'écoles, de cinéma, de commerces de proximité. Il y a également des secteurs isolés entourés de bois et de verdure, destinés à des lotissements pour des maisons individuelles. Les centres civiques et administratifs, le secteur culturel, le centre des loisirs et le centre sportif, le secteur de l'administration et des équipements municipaux, les casernes, les zones destinées à l'approvisionnement et aux entrepôts, celles qui sont prévues pour les petites industries locales, et, enfin, la gare de chemin de fer, sont rangés et distribués le long d'un axe transversal qui est ainsi devenu l'axe monumental du système. Et, latéralement à l'intersection des deux axes, mais participant en termes de composition urbanistique de l'axe monumental, on place le secteur bancaire et commercial, le secteur des bureaux des entreprises et des professions libérales, ainsi que le vaste secteur du commerce de détail, et le secteur des loisirs avec les cinémas, les théâtres, les restaurants, etc. Au croisement des deux axes, se place également la gare routière interurbaine.

A l'extrême d'est de l'axe monumental se place les sièges des Trois Pouvoirs, entre ceux-ci et l'intersection des deux axes, se trouve les sièges des ministères et des administrations centrales, la cathédrale. A l'autre bout de l'axe monumental, se place la gare ferroviaire, entourée par les entrepôts et les petites industries. Entre celle-ci et l'intersection des deux axes, se localisent les casernes, le siège municipal, le secteur de la tour de télévision et de la radio, les hôtels, les foires et cirques, etc. Le palais présidentiel, Palais d'Alvorada – Palais de l'Aube se situe au bord du lac artificiel Paranoa. Outre le quartier des ambassades, la ville se dote aussi des dispositifs pour une vie urbaine de qualité : la cité universitaire, le conservatoire, les hôpitaux, le jardin botanique, le jardin zoologique, l'horticulture, la floriculture, le verger, le club de golf, le club de Yacht au bord du grand lac artificiel, la société hippique, les cimetières, ainsi qu'un parc national au nord-ouest de la ville.

La circulation des deux axes est organisée selon la vitesse et le type de voiture. Les pistes centrales sont pour le trafic rapide, alors que les pistes latérales pour le trafic local, et elles sont articulées par des troncs circulatoires, sans aucun croisement. Si ces pistes sont réservées aux voitures privées et aux bus, les camions sont desservis par un système secondaire autonome, avec accès aux secteurs organisés selon des niveaux différents. Les voies sont surélevées afin de laisser le sol libre aux piétons. La ville donne, en effet, une impression de flotter sur une immense pelouse et sur des espaces verts. Lucio Costa disait que le paysage de la région était né avec la construction de Brasilia. Cependant, durant la période de la conception du Plan Pilote de Brasilia dans les années 1950, la notion de paysage, en tant que projet, n'était pas explicitement intégrée à la politique d'aménagement urbain du Brésil. Dans ces études, le paysage n'apparaît que comme instance implicite ou corrélative. Parti de ce contexte, le projet du Plan pilote n'a présenté ni notion ni orientation explicite de paysage, et n'a pas abouti à donner des directives concernant le paysage⁵⁷⁶.

⁵⁷⁶ MONTE JUCA Jane, « La motivation paysagère de la fondation du plan pilote de Brasilia, une ville-campagne ? », Actes du séminaire « *Etapas de recherches en paysage* », N° 2, Ecole nationale supérieure du paysage de Versailles, 2000, pp. 32-40.

2.3. Le plan d'urbanisme

La proposition de Lucio Costa est finalement retenue après les polémiques. Sous la forme d'avion (ou d'oiseau ?) appelé le *Plano Piloto*, Plan Pilote, il se limite plutôt à un diagramme⁵⁷⁷ qui « présente une série de croquis réalisés à main levée sans aucune prise en compte de l'échelle et de la topographie. Or, il s'agit justement du travail qui a suscité le plus vif intérêt de la part du jury »⁵⁷⁸. L'IAB s'oppose à ce choix, en se basant sur les questions techniques et la concordance des conditions économiques et sociales du Brésil. « *La Novacap, en revanche, privilégie la dimension politique et esthétique dans son analyse des projets d'urbanisme. L'essence de Brasilia est avant tout d'être une ville-capitale. La ville doit être organisée en priorité autour de l'idée même de capitale* »⁵⁷⁹. Pour les chercheurs brésiliens, en tant qu'affirmation de la modernité et du développement, la nouvelle capitale se doit d'être la vitrine du nouveau Brésil, explique Roland Corbisière : « *L'édification de la capitale atteste de la capacité de créer une instance pédagogique suprême, une ville qui ne contienne pas seulement des œuvres d'art, mais qui soit elle-même une œuvre d'art. À partir du moment où il se révèle capable de créer une Métropole comme expression authentique de son sentiment et de sa vision du monde, un peuple affirme réellement sa force créatrice dans le champ de la culture* »⁵⁸⁰.

Pour Lucio Costa, Brasilia n'a jamais été conçu pour servir de ville modèle. Elle a été voulue comme la capitale d'une grande nation⁵⁸¹. Et l'urbaniste exprime que, « *ceci dit, voyons comment est née, a été définie et résolue la présente solution* :

1- Elle est née du geste premier de celui qui désigne un site ou en prend possession : deux axes se croisant à angle droit, soit, le signe même de la croix.

2 - Puis on s'est préoccupé de l'adaptation à la topographie du lieu, de l'écoulement des eaux, de la meilleure orientation, et on a incurvé à cet effet un des axes afin de l'inscrire dans le triangle qui définit l'aire à urbaniser »⁵⁸².

Ces deux axes sont également les voies principales, tant urbaines que circulatoires. Brasilia est peut-être la seule ville où une voie express est l'artère principale de la zone résidentielle : c'est l'expression parfaite de l'ère de l'automobile⁵⁸³. De plus, le croisement des deux axes – une position symbolique, est dédié à l'immense gare centrale de 700 m de long pour les bus interurbains.

L'Axe monumental est orienté est-ouest, et l'Axe résidentiel incurvé orienté nord-sud. Selon le programme, le premier est l'axe du pouvoir, où les Trois Pouvoirs trouvent place « *dans le triangle équilatéral, paramètre de l'architecture de la haute antiquité, la forme élémentaire propre à les contenir tous* », où le siège du catholicisme et de l'armée se situe à proximité immédiate, sur une longue esplanade, « *le Mall des anglais, longue pelouse prévue pour les piétons, les parades et les défilés* »⁵⁸⁴. Le long de l'axe incurvé est disposé, sur une rangée ou deux de chaque côté, les trois lignes des grands îlots en carré, les *quadras*, 280 m x 280 m, où se situent les résidences surélevées sur pilotis. Les *quadras* sont entourés sur leurs quatre

⁵⁷⁷ VALE Lawrence J., *op.cit.*, p. 117. Le Plan Pilote de Brasilia est composé d'un plan à l'échelle 1/20 000, d'un rapport et de ses esquisses.

⁵⁷⁸ VIDAL Laurent, *op.cit.*, p. 218.

⁵⁷⁹ *Ibid.*, p. 219.

⁵⁸⁰ Cité in: VIDAL Laurent, *op.cit.*, p. 219.

⁵⁸¹ BACON Edmond N., *D'Athènes à Brasilia, une histoire de l'urbanisme*, éd. Lausanne, Lausanne, 1967, p. 221.

⁵⁸² HERBERT Jean-Loup, *op.cit.*, p. 205.

⁵⁸³ BACON Edmond N., *op.cit.*, p. 223.

⁵⁸⁴ HERBERT Jean-Loup, *op.cit.*, p. 176.

côtés par une bande végétale de 20 m de largeur, qui forme, au lieu de murs, des encadrements animés, vivants, ouvrant sur de vastes espaces. Quatre *quadras* forment une unité de voisinage, ou *superquadras*, pour 2.500 – 3.000 habitants, qui dispose d'un accès commun aux artères. Cette disposition présente le double avantage de garantir l'ordonnance urbanistique, même lorsque la densité, la catégorie, le type et la qualité architectonique des immeubles diffèrent et d'offrir aux habitants des espaces ombragés pour les loisirs et la détente indépendants des aires dégagées prévues à l'intérieur des *superquadras* elles-mêmes, selon Lucio Costa⁵⁸⁵. Si l'organisation le long de l'axe résidentiel se caractérise par une ville-parc sur pilotis, sur un sol naturel, l'axe monumental, en revanche, est l'objet de travaux au sol importants, comme témoigne Lucio Costa :

« Cela m'a marqué, et comme le croisement des axes sur trois niveaux de la plateforme de la gare routière - 700 mètres de long, c'est-à-dire la mesure, précise, du côté de la place des Trois Pouvoirs - imposait que l'on retire énormément de terre, j'ai eu l'idée de profiter de cette terre pour recréer cette solution millénaire des terre-pleins et de tirer ainsi parti de l'échelonnement du terrain sur différents niveaux, ou paliers successifs : émergeant de la savane cinq mètres au-dessus du sol, un premier terre-plein, triangulaire et équilatéral, destiné à l'implantation des trois pouvoirs autonomes de la démocratie ; 5 mètres au-dessus de ce premier terre-plein, un second, prolongé et rectangulaire - une esplanade pour les ministères -, qui retrouve le sol naturel dans les secteurs culturels ; ensuite, avec une franche dénivellation de 7 à 8 mètres au-dessus, la structure de la plateforme de la gare routière ; et pour finir, plus loin et toujours en remontant, l'embase de la tour de TV. Tout cela imprégné par le souvenir amoureux de Paris, de cette urbanisation qui date des XVIIe, XVIIIe et XIXe siècles, avec ses axes et ses belles perspectives sagement concentrées - tradition, disons, « classique-baroque » - et par celui des pelouses anglaises de mon enfance »⁵⁸⁶.

On perçoit que les patrimoines urbains européens sont les références importantes pour l'urbaniste, comme par exemple, les salles de spectacle reliées entre elles par des passages rappelant le genre traditionnel de la rue do Ouvidor et les ruelles de Venise, ou bien encore, le centre de loisirs mélange réussit de Times Squares, de Picadilly Circus et des Champs Elysées⁵⁸⁷. Si la structure du secteur résidentiel nous rappelle plutôt la ville romaine avec son système de *cardo-decumanus* et ses îlots en carré, typiques aussi d'un héritage urbain colonial, l'ordonnancement croisé des axes, présenté par des esquisses à la main simples et clairement déterminés, pose des questions sur l'origine du projet.

L'enchaînement des croquis illustre le cheminement intellectuel du plan et le passage de l'idée, de l'intuition fondatrice, à sa résolution. La solution est née du geste premier de celui qui désigne un site ou en prend possession : deux axes se croisant à angle droit soit le signe de la croix lui-même, selon Laurent Vidal. *« Il s'agit là d'un acte délibéré de possession, d'une sorte de défrichement relevant de la tradition coloniale »*, confirme Lucio Costa. C'est-à-dire, *« il s'est agit de prendre possession du lieu et de lui imposer – à la manière des conquistadors ou d'un Louis XIV – une structure urbaine capable de permettre, en un temps record, l'installation d'une capitale. Au contraire des villes qui s'adaptent conformément au paysage, ici, s'élançant comme en pleine mer, dans la savane déserte, à la rencontre d'un ciel immense, la ville a créé le paysage »*, explique l'urbaniste⁵⁸⁸. Sa réflexion est donc radicalement différente de celle des autres concurrents : il ne participe pas avec l'intention première de réaliser une ville moderne et idéale, mais avec la volonté de comprendre comment le tracé de la future capitale peut s'articuler avec l'esprit et les

⁵⁸⁵ *Ibid.*, pp. 179, 198.

⁵⁸⁶ *Ibid.*, p. 196.

⁵⁸⁷ *Ibid.*, pp. 176, 177.

⁵⁸⁸ *Ibid.*, pp. 170, 193.

conditions dans lesquels la ville a été fondée⁵⁸⁹. Selon Lawrence Vale, la tradition coloniale que Lucio Costa invoque par ses dessins, cependant, est la conquête du missionnaire. Au Brésil, pays de la plus grande population catholique romaine du monde, un tel geste signifie sûrement plus que la sécularité de l'ancien *cardo* et *decumanus*⁵⁹⁰. Certains chercheurs voudront aller plus loin en estimant que le plan ne représente pas que la croix, mais le crucifix, tel que Arturo Espejo⁵⁹¹. Car, le pouvoir du catholicisme, s'installant avec la colonisation, devient un aspect important de la culture en Amérique du sud.

3. La fabrication de la ville

3.1. La commande

Le transfert des fonctions de la capitale d'un pays à sa nouvelle ville est un phénomène particulier depuis la décolonisation⁵⁹² dans le monde pour une raison idéologique et notamment géopolitique. Le premier cas de transfert de l'époque postcoloniale est Washington D.C, construite selon le grand plan de « *l'impérial baroque adapté à la démocratie* ⁵⁹³ » de l'architecte L'Enfant, s'inspirant des modèles urbains et jardiniers classiques européens, tels que français, italiens et anglais. Mais le transfert de la capitale brésilienne dans sa nouvelle coquille, Brasilia, fondée pendant la période démocratique courte qui succéda à la Deuxième guerre mondiale, est l'une des aventures d'urbanisme et d'architecture modernes les plus utopiques du XXe siècle, qui déchaîne également les polémiques les plus violentes à l'échelle internationale. Pourtant le désir de transférer la capitale vers le plateau intérieur du continent est déjà enraciné depuis l'époque coloniale, à travers les générations successives du pouvoir, tel que Dom João IV, José Bonifácio, Francisco Adolfo de Varnhagen, ..., et Juscelino Kubitschek. Pendant un siècle et demi (1802-1957), ce désir s'est concrétisé en « *six projets, mais également six contextes historiques, six noms de villes (Nova Lisboa, Cidade Pedralia, Imperatoria, Tiradentes, Vera Cruz et Brasilia) et autant d'ambitions politiques et sociales différentes* »⁵⁹⁴, de la capitale coloniale à la capitale impériale, de la capitale république à la capitale démocratique des trois pouvoirs. Brasilia, destination finale sous la lumière du modernisme en plein essor, est créé dans un contexte de post-colonisation, malgré l'indépendance du Brésil en 1822, où les héritages coloniaux sont encore imposés au niveau de la géopolitique et de l'urbanisme⁵⁹⁵. Géographiquement, le pays-continent est le 5^{ème} pays du monde, mais 80 % de la population se concentre toujours le long des 300 km du littoral atlantique où se situent les villes portuaires – capitales puissantes des *conquistadors*, tandis que le plateau intérieur immense est anonyme et synonyme de mission Jésuite, de recherche de pâturage, d'or, de pierres précieuses et d'esclaves.

Un autre héritage important est l'unité et l'identité nationales. C'est un problème typique de l'histoire brésilienne qui revient à chaque crise sociale, où se pose la question du transfert de la capitale, notamment le lien étroit entre la création de Brasilia et l'idée d'un Brésil

⁵⁸⁹ VIDAL Laurent, *op.cit.*, p. 229.

⁵⁹⁰ VALE Lawrence J., *op. cit.*, pp. 116-117.

⁵⁹¹ Cf. ESPEJO Arturo, *op.cit.* L'auteur analyse cette hypothèse, en évoquant le plan du projet Vera Cruz, qui se compose des motifs de la croix, de l'équerre et du compas (les symboles de franc-maçonnerie).

⁵⁹² Commencée par la déclaration de l'indépendance des Etats-Unis d'Amérique en 1776 jusqu'aux années 1960. Il y a un autre processus de transfert : les fonctions d'une capitale peuvent être transférées dans une ville existante, telles que Madrid, Ankara, Tokyo, Ottawa, Bonn, Berne, Pretoria.

⁵⁹³ VALE Lawrence J., *op.cit.*, p. 59.

⁵⁹⁴ VIDAL Laurent, *De Nova Lisboa à Brasilia: L'invention d'une capitale*, éd: IHEAL, Paris, 2002, p. 16.

⁵⁹⁵ VALE Lawrence J., *op.cit.*, p. 115.

moderne⁵⁹⁶. Brasilia doit être, dans son destin, un symbole du « nationalisme développementaliste » au sein des doctrines politiques et du « fonctionnalisme » au sein des doctrines urbaines. Au sens de la science politique, la fondation de Brasilia est une commande institutionnalisée, qui a duré plus d'un siècle et demi. Mais la fabrication de Brasilia est due également à une partie active importante de l'armée. « *Nous pouvons dire catégoriquement que l'Armée fut, à travers le temps, l'instigateur et le défenseur légitime du transfert de la capitale fédérale sur le haute plateau central* », déclare Ernesto Silva, président de la Commission de planification, de construction et de transfert de la nouvelle capitale fédérale.⁵⁹⁷

3.2. L'acte de naissance⁵⁹⁸

- En 1761 : la création et le transfert de la capitale de l'empire vers l'intérieur est abordé pour la première fois.
- En 1789 : Tiradentes et les « *Inconfidentes* » proposent que la nouvelle capitale du Brésil soit à São João del Rei (Minas Gerais).
- En 1813 : Hipólito da Costa, journaliste, éditeur du *Correio Braziliense* à Londres, propose la localisation du site sur le plateau intérieur, où descendent les trois grands fleuves : Rio Tocantins vers le nord, La Plate (Rio Paraná) vers le sud et Rio São Francisco vers le nord-est.
- En 1823 : José Bonifácio de Andrada e Silva, le Patriarche de l'Indépendance, dépose un document à l'Assemblée constituante proposant le nom de la capitale intérieure : soit Brasilia, soit Petrópole, selon le nom du premier empereur du Brésil indépendant.
- En 1889 : à l'occasion de la fondation de la République brésilienne, un article de la nouvelle Constitution de 1891 a renouvelé la question.
- En 1891 : la constitution précise que la future capitale du Brésil sera sur le *planalto central*, au sein d'un périmètre de 14.400 km² (400 léguas) à délimiter.
- De 1892 à 1894 : la Commission d'Exploration du *planalto central*, présidée par Luis Cruls, effectue des travaux : la délimitation, au terme de deux années de travaux (une grande partie sur le terrain), des 14.400 km² du futur District Fédéral – « Quadrilatère de Cruls », rapport publié fin 1894.
- De 1894 à 1895 : la Commission d'Etudes de la Nouvelle Capitale de l'Union, présidée par Luis Cruls, effectue des travaux : deuxième mission de Cruls, sur le terrain, dans le but de localiser la future capitale au sein du Quadrilatère de 14.400 km². Les travaux de cette commission ont été interrompus par un changement de Présidence de la République (départ de Floriano Peixoto, grand défenseur du projet pour une nouvelle capitale, remplacé par Prudente de Moraes, peu intéressé).
- Le 07 septembre 1922 : implantation, près de Planaltina, de la « pierre de fondation », à l'occasion du premier centenaire de l'indépendance du Brésil. Cette implantation est faite en application d'un décret-loi (janvier 1922) qui réaffirme que la capitale du Brésil sera, le moment venu, transférée sur le *planalto central* (respect de la constitution de 1891). Le décret-loi a été signé par le Président de la République Epitácio Pessoa.
- En 1933 : la Société de Géographie de Rio de Janeiro confirme les choix de la Commission Cruls.
- En 1934 : la nouvelle constitution réaffirme, sans conviction, la nécessité d'une nouvelle capitale ; le choix de Cruls est remis en cause : pour localiser la future capitale, on ne parle plus du *planalto central* mais d'un « point central du Brésil » ; une nouvelle commission est prévue pour proposer diverses localisations : il ne semble pas qu'elle ait pris naissance.
- De 1937 à 1945 : dictature de Getulio Vargas : situation bloquée pour la nouvelle capitale.

⁵⁹⁶ VIDAL Laurent, *op.cit.*, p. 17.

⁵⁹⁷ ESPEJO Arturo, *op.cit.*, p. 168.

⁵⁹⁸ Cette partie est réalisé en se référant à l'article d'Alan Ruellan.

- En 1946 : la nouvelle constitution précise que la Capitale de l'Union sera transférée sur le *planalto central* du pays.
- De 1946 à 1948 : travaux de la Commission d'Etudes pour la localisation de la Nouvelle Capitale du Brésil, présidée par le Général Djalma Poli Coelho.
- En 1947 : dans le cadre de la Commission Poli Coelho, deux expéditions sur le terrain, dirigées par Francis Ruellan et Fábio Guimarães.
- En août 1948 : choix par le Président de la République Eurico Dutra, d'un nouveau District Fédéral de 77.250 km² incluant le « Quadrilatère de Cruls ». Transmission de ce choix au Congrès.
- En janvier 1953 : le Congrès et le gouvernement décident que des études définitives, pour la localisation exacte d'une capitale de 500.000 habitants, seront menées sur une surface de 52.000 km² : « Quadrilatère de Cruls », la région d'Anapolis, Goiânia, et le commune d'Unai au Minas Gerais. La surface proposée en 1948 est donc réduite et elle est déplacée pour y inclure un petit territoire de Minas Gerais.
- En juin 1953 : création d'une Commission de Localisation de la Nouvelle Capitale Fédérale, présidée par le Général Aguinaldo Caiado de Castro puis par le Maréchal José Pessoa. Les études de localisation exacte de la capitale sont confiées à la société nord-américaine Donald Becher.
- En février 1955 : Donald Becher propose cinq localisations de 1.000 km² chacune : deux de ces sites avaient déjà été proposées par Francis Ruellan en 1947 (le site Châtain et le site Bleu).
- En avril 1955 : la Commission José Pessoa choisit le site Châtain pour Brasília et délimite, pour le District Fédéral, un territoire de 5.800 km².
- En décembre 1955 : la Commission José Pessoa devient la Commission pour la Planification de la Construction et du Transfert de la Capitale. Elle est présidée par José Pessoa jusqu'en mai 1956 puis par Ernesto Silva.
- En 1955 : Juscelino Kubitschek affirme sa volonté de réaliser ce projet dès qu'il arrive au pouvoir.
- Début 1956 : Juscelino Kubitschek est Président de la République.
- En 1956 : création par la loi de la NOVACAP, la société de construction de la capitale, ayant un pouvoir exceptionnel car durant toute la période de la construction, elle centralise toutes les fonctions administratives et décide de tout jusqu'à l'inauguration de Brasilia. La Novacap dirige le chantier, fixe les rémunérations, la durée du travail et dispose de sa propre police, ni grève ni syndicat ne sont tolérés. Pendant quatre ans cet immense chantier vit en dehors des lois qui régissent le reste du Brésil.
- En 1956 : Le nom de Brasilia est officialisé par le Congrès. Le concours du plan pilote est remporté par l'architecte Lúcio Costa.
- De 1956 à 1960 : construction de Brasilia (41 mois).
- Le 21 avril 1960 : inauguration sous l'impulsion du Président Juscelino Kubitschek.
- Le nom de Brasilia est symbolique, fabriqué à partir de « Brasil », mot signifiant « Brésil », et du suffixe atone « ia » qui a, au moins, deux sens. En portugais, « ia » est un diminutif affectueux ; dans ce cas, Brasilia pourrait se traduire par « petit Brésil ». Mais, dans la langue tupi, le « i » symbolise les choses profondes, l'eau, ce qui vient du fond de la terre ; et le « a », la clarté et la luminosité. L'association des deux lettres, précise Laurent Vidal, signifie « *la liaison des puissances infernales et célestes* ».

3.3. Les acteurs

- M. Eurico Dutra et M. Juscelino Kubitschek, présidents de la République.
- L'urbaniste Lucio Costa pour le Plan Pilote, l'architecte Oscar Niemeyer pour les édifices publics, il a été désigné directeur du département d'architecture et d'urbanisme de NOVACAP par M. Juscelino Kubitschek, l'ingénieur Israël Pinheiro, le paysagiste Roberto

Burle Marx. Lucio Costa lui-même insiste sur les trois premiers, « *trois personnalités exceptionnelles ont fait Brasilia* »⁵⁹⁹.

- Les commissions nationales, présidées par les généraux.
- NOVACAP (Nova-Capital, nouvelle capitale), l'organisme gouvernemental, responsable de la gestion administrative et de la construction de Brasilia, présidé par Ernesto Silva.
- Les ouvriers viennent de tout le pays, mais principalement du Minas Gerais et surtout de la région Nord-Est pour la construction de la ville. Ils ont été appelés *Candangos* (féminin *Candangas*), terme qui n'a pas de signification particulière mais trouve son origine dans l'esclavage.

3.4. Les phases de construction

Il y avait une seule phase de 1956 à 1960, qui ne dura que 41 mois.

3.5. Le financement

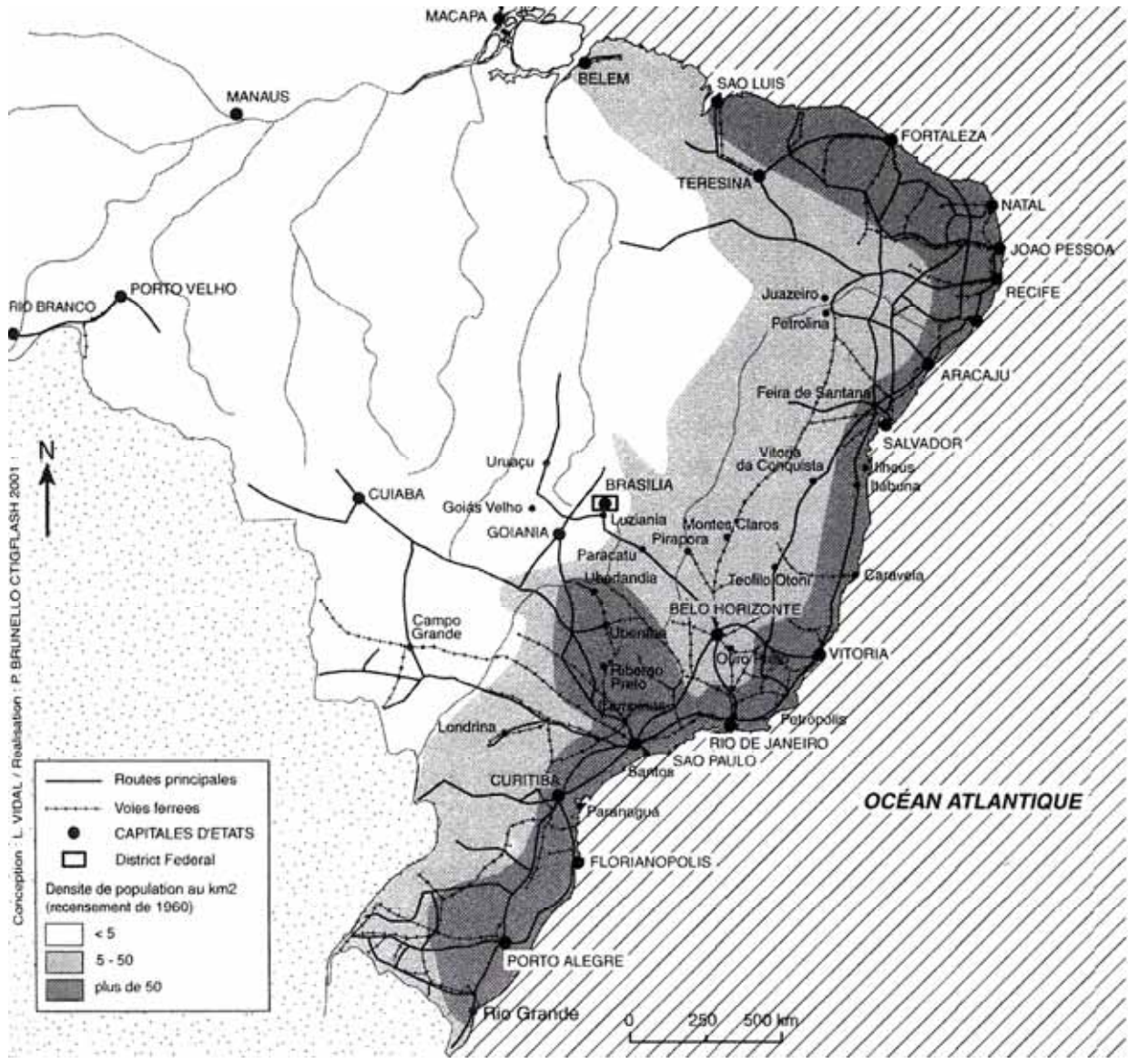
Les études d'aménagement global et détaillé, la construction des infrastructures et des bâtiments publics sont entièrement prises en charge par l'Etat. Pour disposer du terrain et le rendre accessible au capital privé, Lucio Costa propose que les *quadras* ne soient pas loties, l'idée étant de vendre non pas des *lots* mais des *quotas* de terrain, dont la valeur dépendra du secteur choisi et du gabarit des immeubles. Tandis que pour le secteur des commerces de détail, des banques et des bureaux, il faut le mettre en vente sur le marché immobilier parcelle par parcelle, et pour que la construction proprement dite revienne totalement ou en partie à la charge des intéressés, ou à celle de la compagnie, ou assumée par les deux parties.

4. La valeur et la fonction de la ville

La construction de Brasília s'inscrit donc dans la plus pure tradition coloniale : « capitale – oasis » plantée sur le *planalto central* pour servir de point de départ à sa colonisation. Brasilia remet à jour le vieux procédé des prises de possession symbolique d'une terre vierge, par l'implantation massive d'une civilisation importée et ce justement au moment où le Brésil tient à affirmer sur le plan international son statut de nation moderne, ayant réussi à se libérer définitivement des stigmates de la colonisation. Et quelle plus belle preuve peut-il fournir que la démonstration de sa capacité à construire en un temps record, dans une région semi-désertique, une capitale moderne à l'aide des techniques les plus avancées. Cette contradiction n'est pas mince. Beaucoup des participants au concours pour le plan pilote ont tenté d'esquiver cette double essence de Brasília, prenant résolument le parti d'édifier une ville moderne sans tenir compte de sa logique coloniale. Lucio Costa en revanche ne se laissa pas abuser par cette apparente incohérence : son plan consiste en la résolution de ce problème posé aux architectes. *Ville-oasis* coloniale et en même temps *ville-symbole* du Brésil moderne, Brasilia incarne en somme l'essence même de la modernité brésilienne⁶⁰⁰.

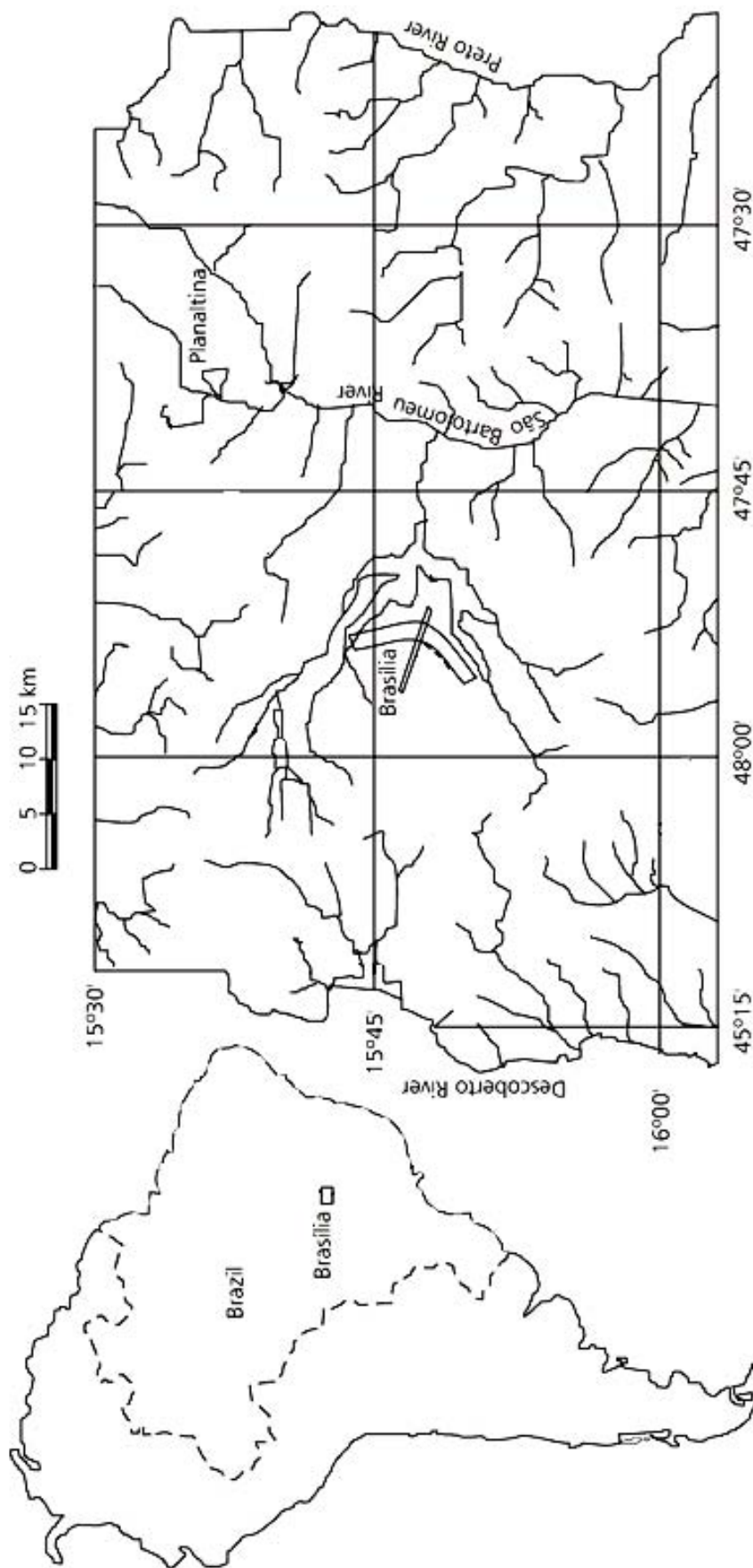
⁵⁹⁹ HERBERT Jean-Loup, *op.cit.*, p. 211.

⁶⁰⁰ VIDAL Laurent, *op.cit.*, p. 230.

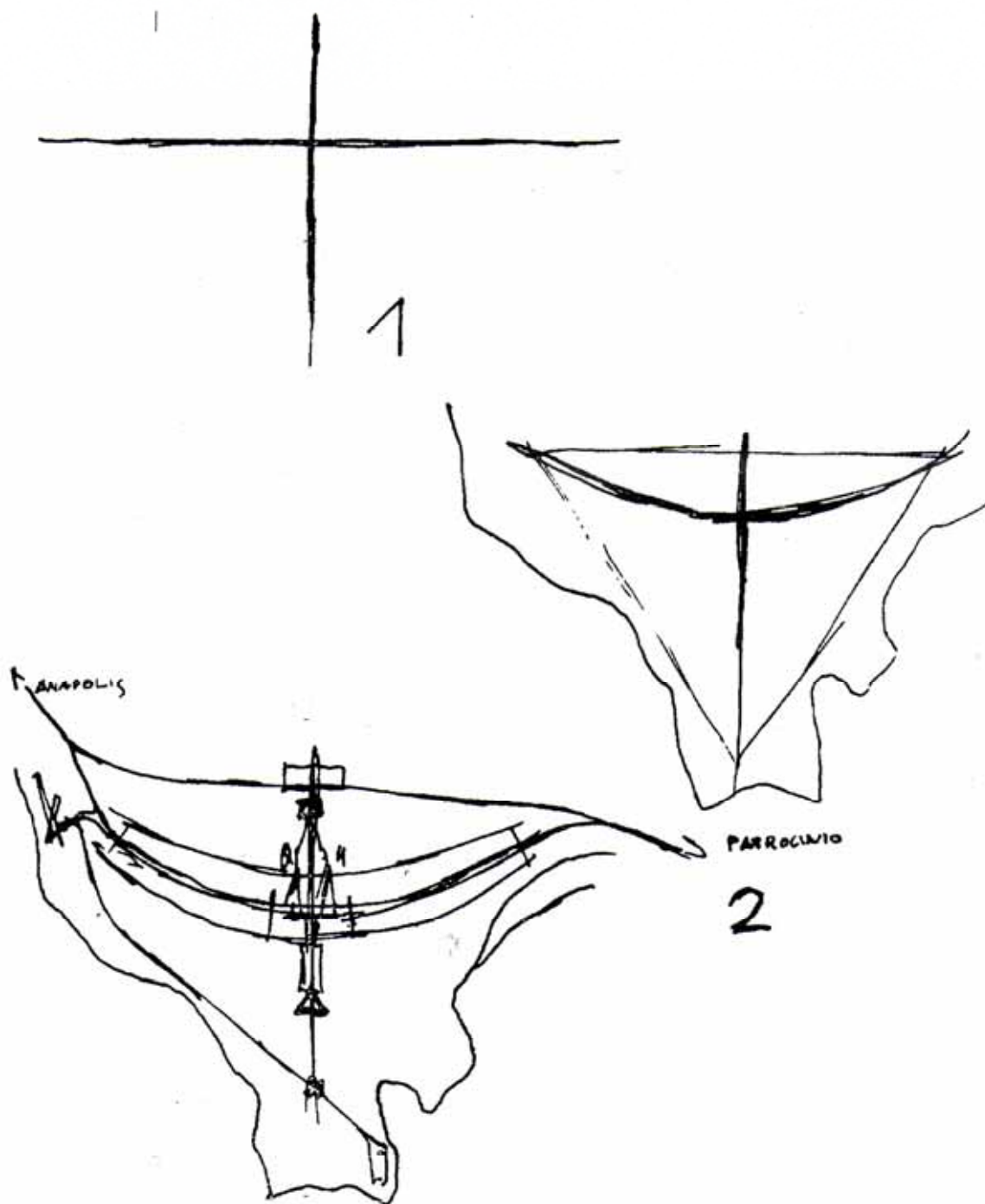


II.1-1. Localisation de Brasilia par rapport aux armatures urbaines, aux réseaux d'infrastructures principales, à la densité de population au km², 1960.

Source : VIDAL Laurent, *De Nova Lisboa à Brasilia: L'invention d'une capitale*, éd. Iheal, Paris, 2002, p.211.

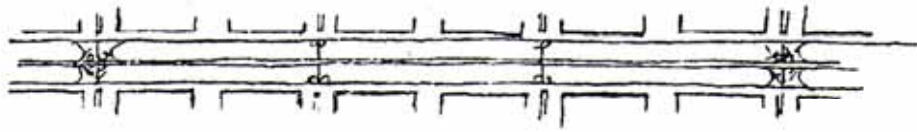


II.1-2. Délimitation du District Fédéral du Brésil et position du Plan Pilote, schéma réalisé par l'auteur à partir d'une étude sur le réseau hydraulique du site de l'*Instituto Internacional de Ecologia* (www.scielo.br_InstitutoInternacionaldeEcologia).



II.1-3.4.5.6.7.8.9.10. Esquisses et le Plan-Pilote de Lucio Costa.

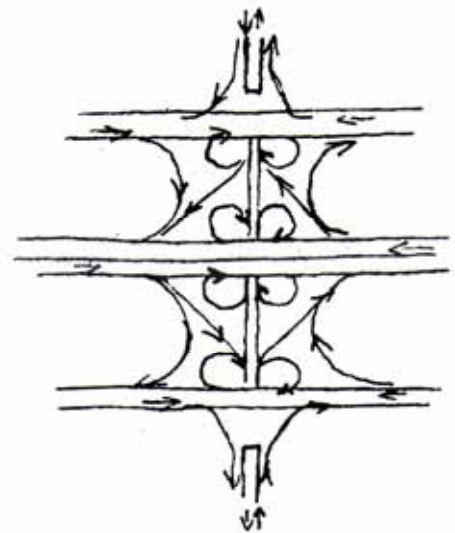
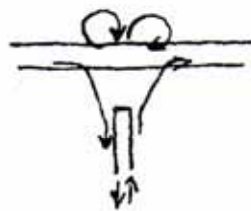
Source : HERBERT Jean-Loup (coordination, préface et notes de), *Lucio Costa, XXe siècle brésilien, Témoin et Acteur*, éd. Publications de L'Université de Saint Etienne, Saint Etienne, 2001, pp. 171, 172, 173, 174, 175, 177, 180, 168.



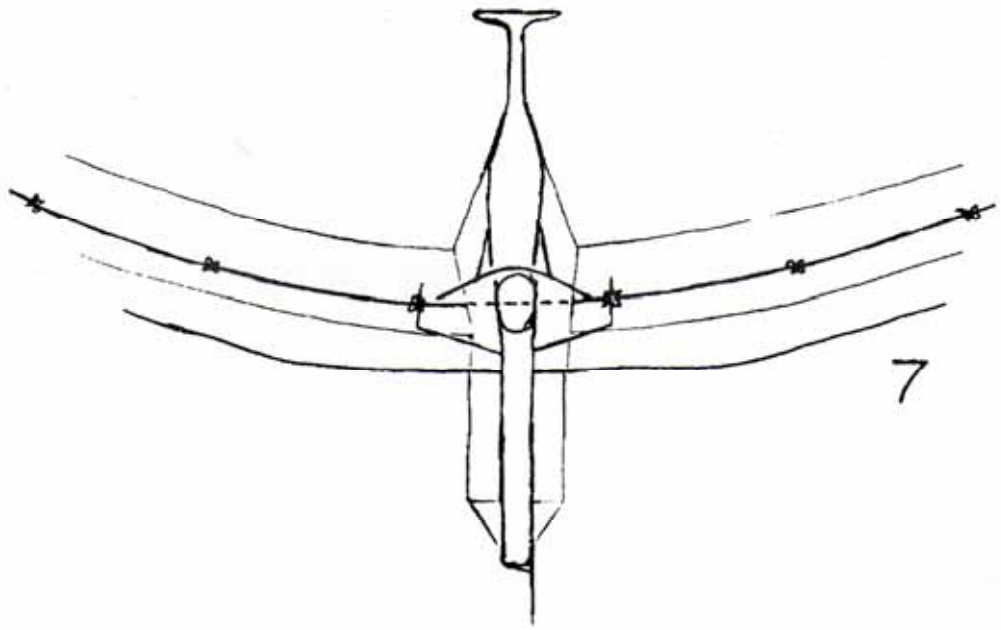
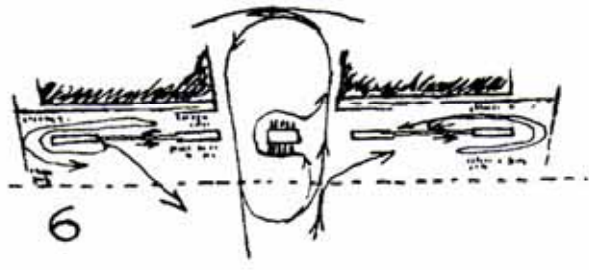
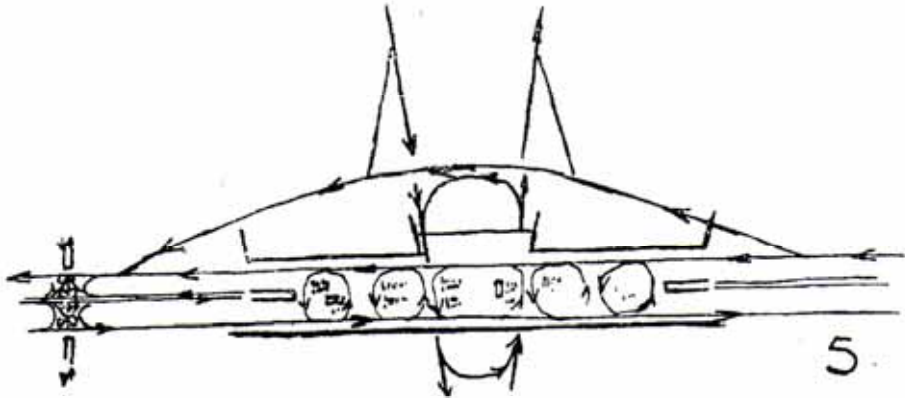
3



4

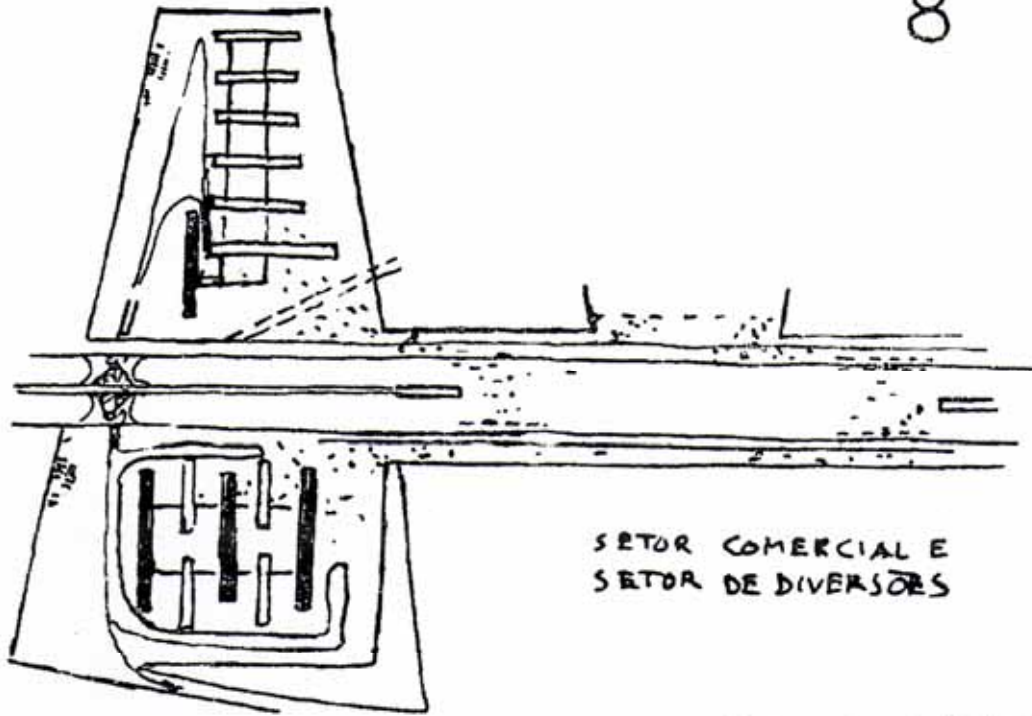


3



II.1-5.

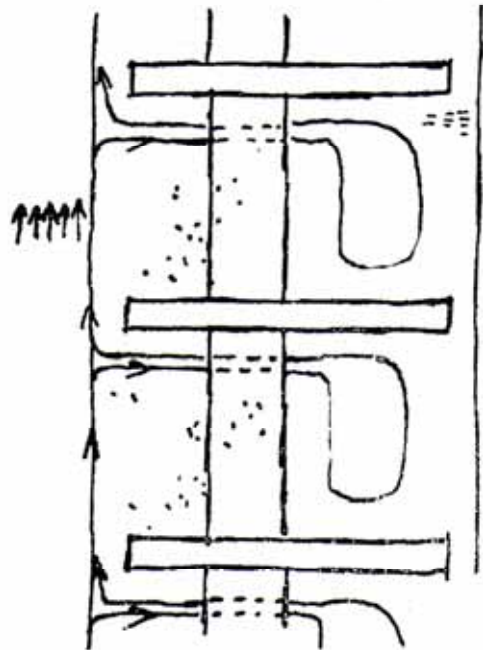
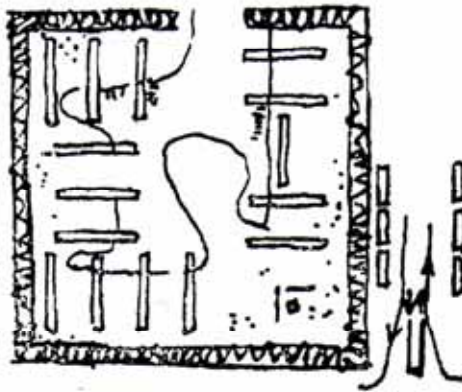
8

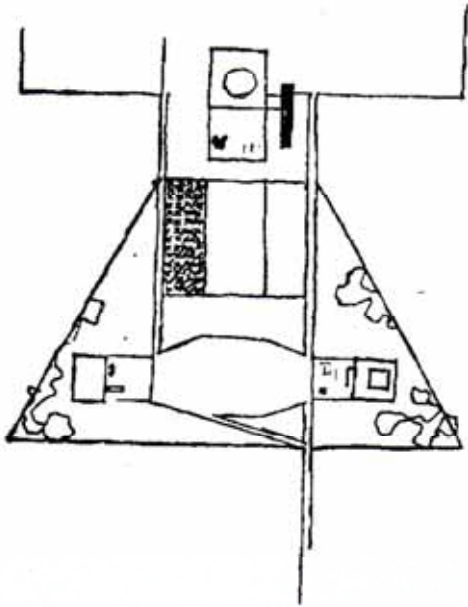


SETOR COMERCIAL E
SETOR DE DIVERSOES

SETOR DOS MINISTERIOS

SETOR RESIDENCIAL

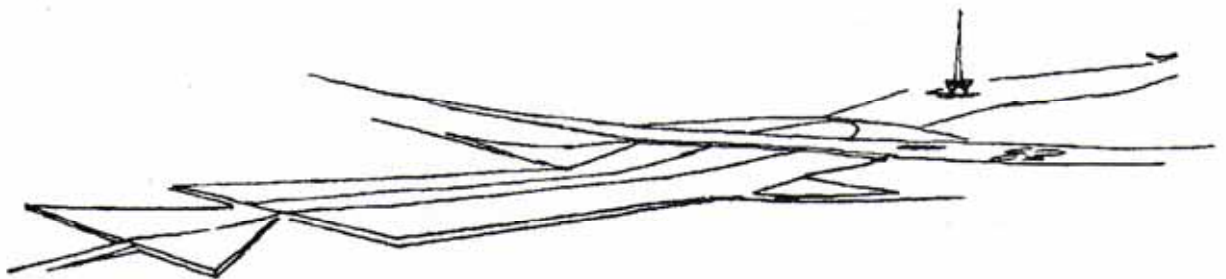


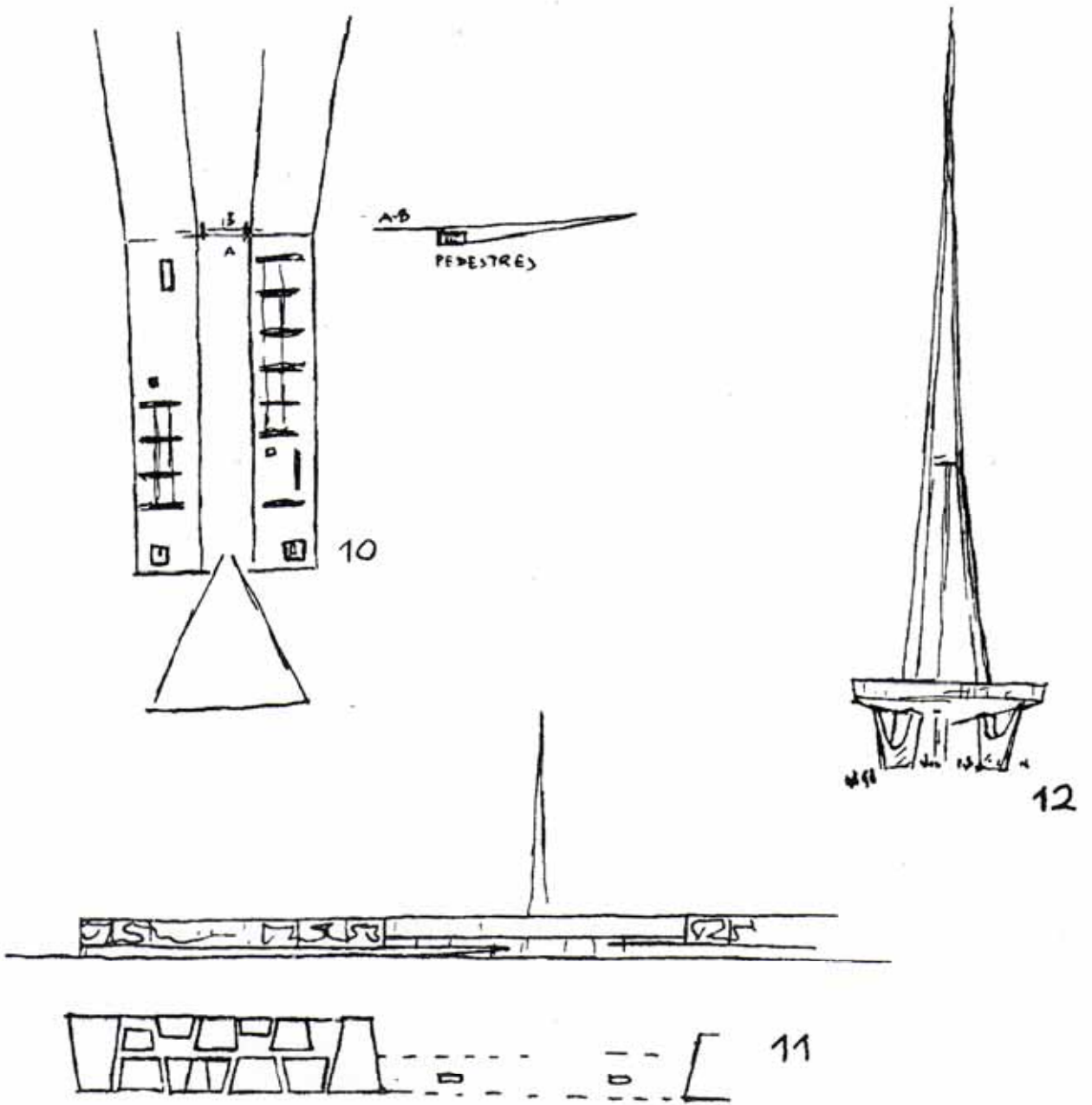


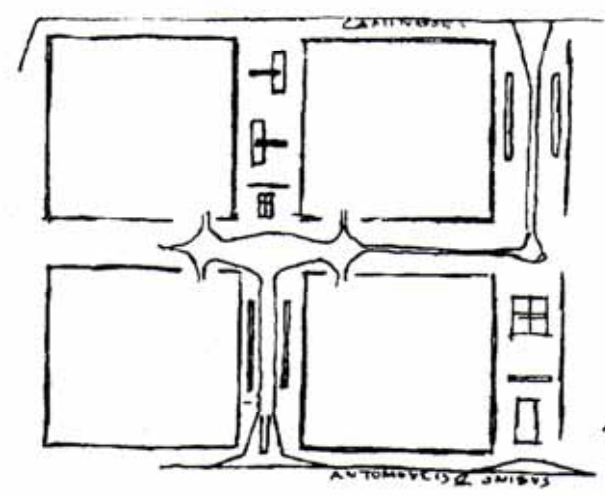
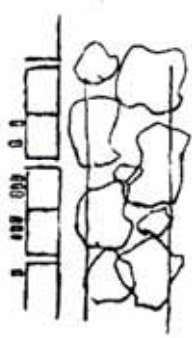
9



Forum de palmiers impériaux proposé
en 1936 par Le Corbusier

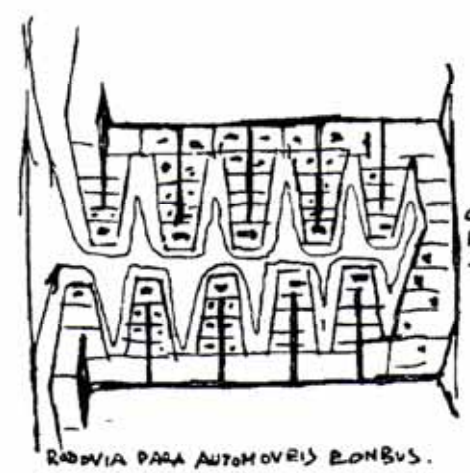
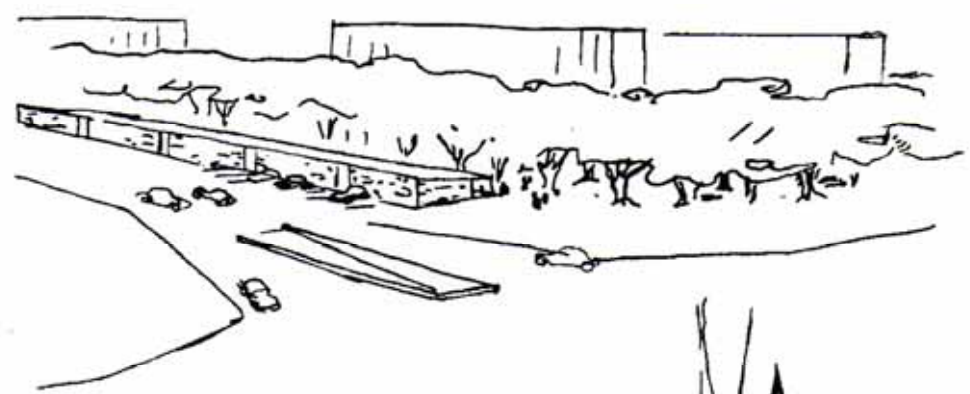




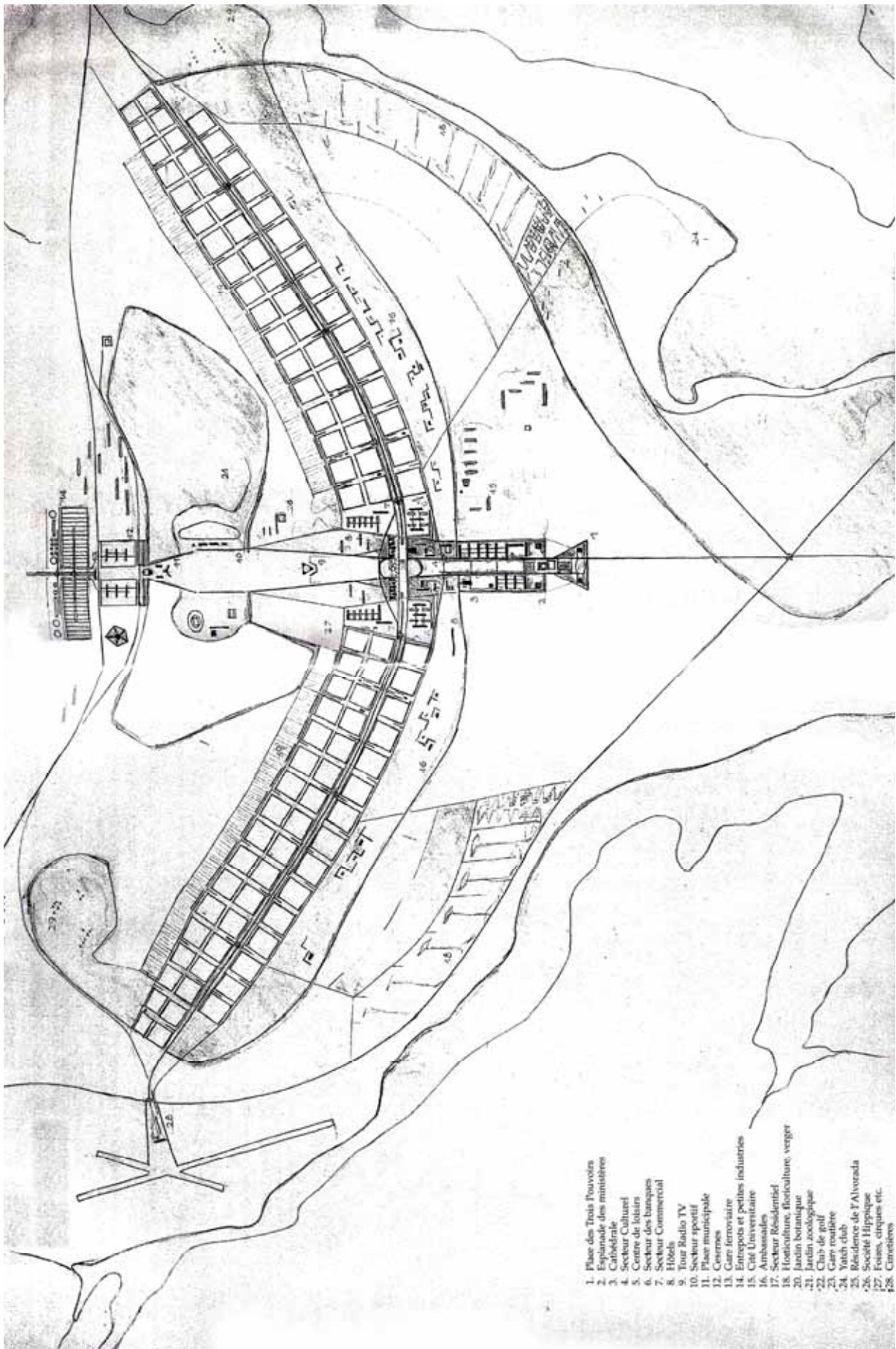


13

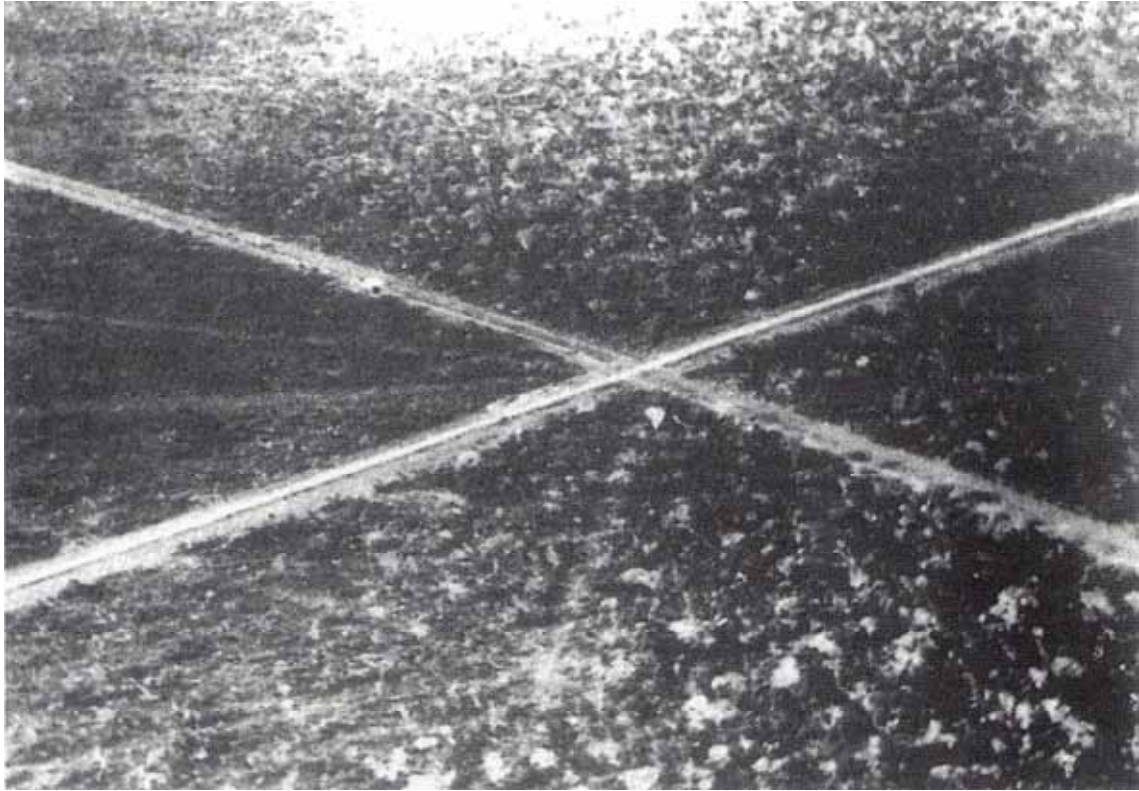
14



15
CAMINHÕES
E ACESSO DE
SERVIÇO.

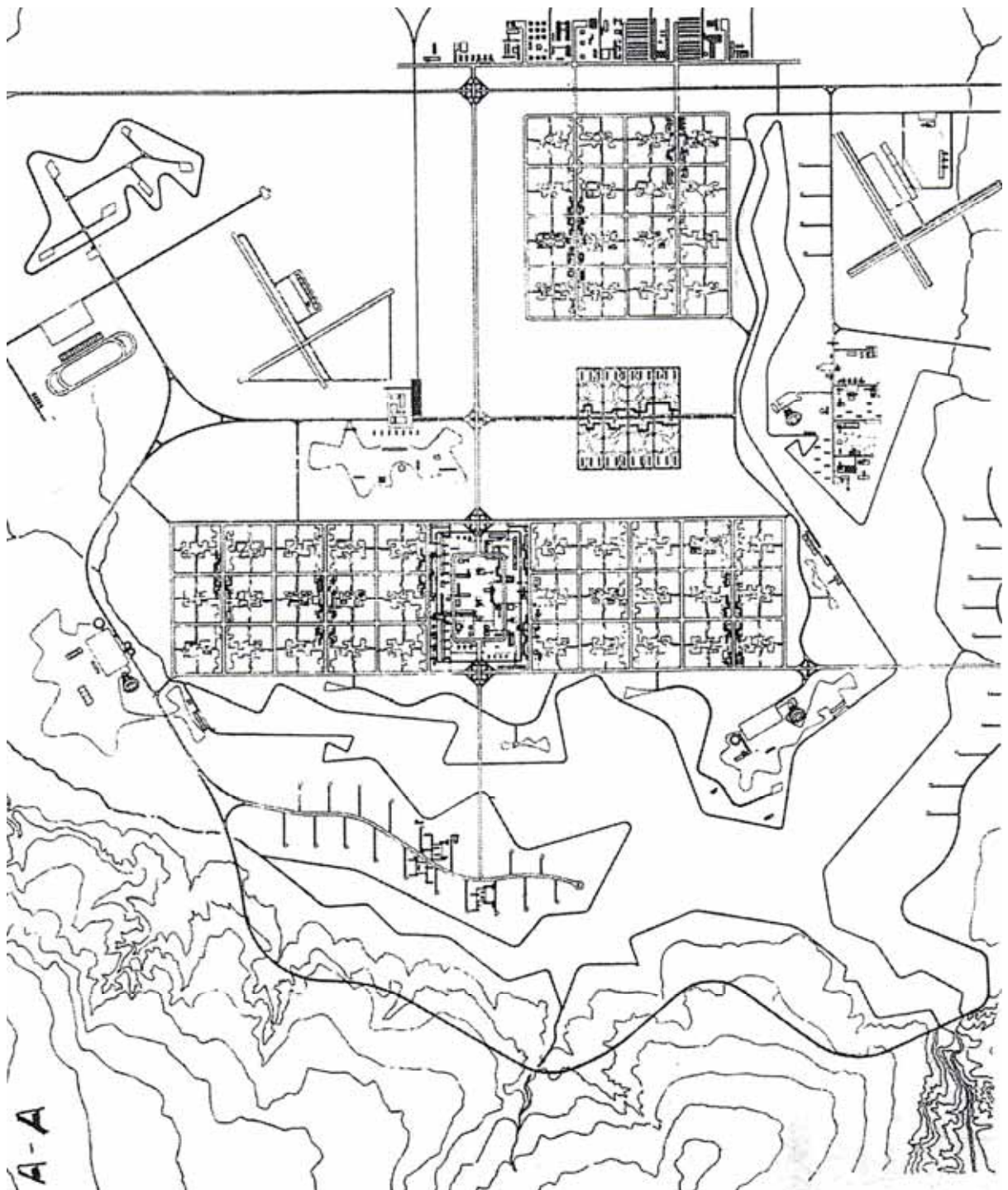


II.1-9.



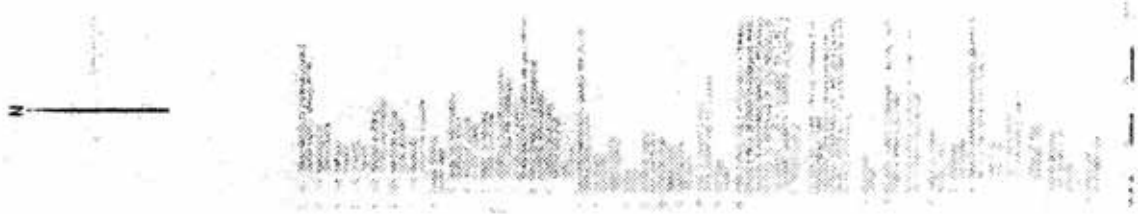
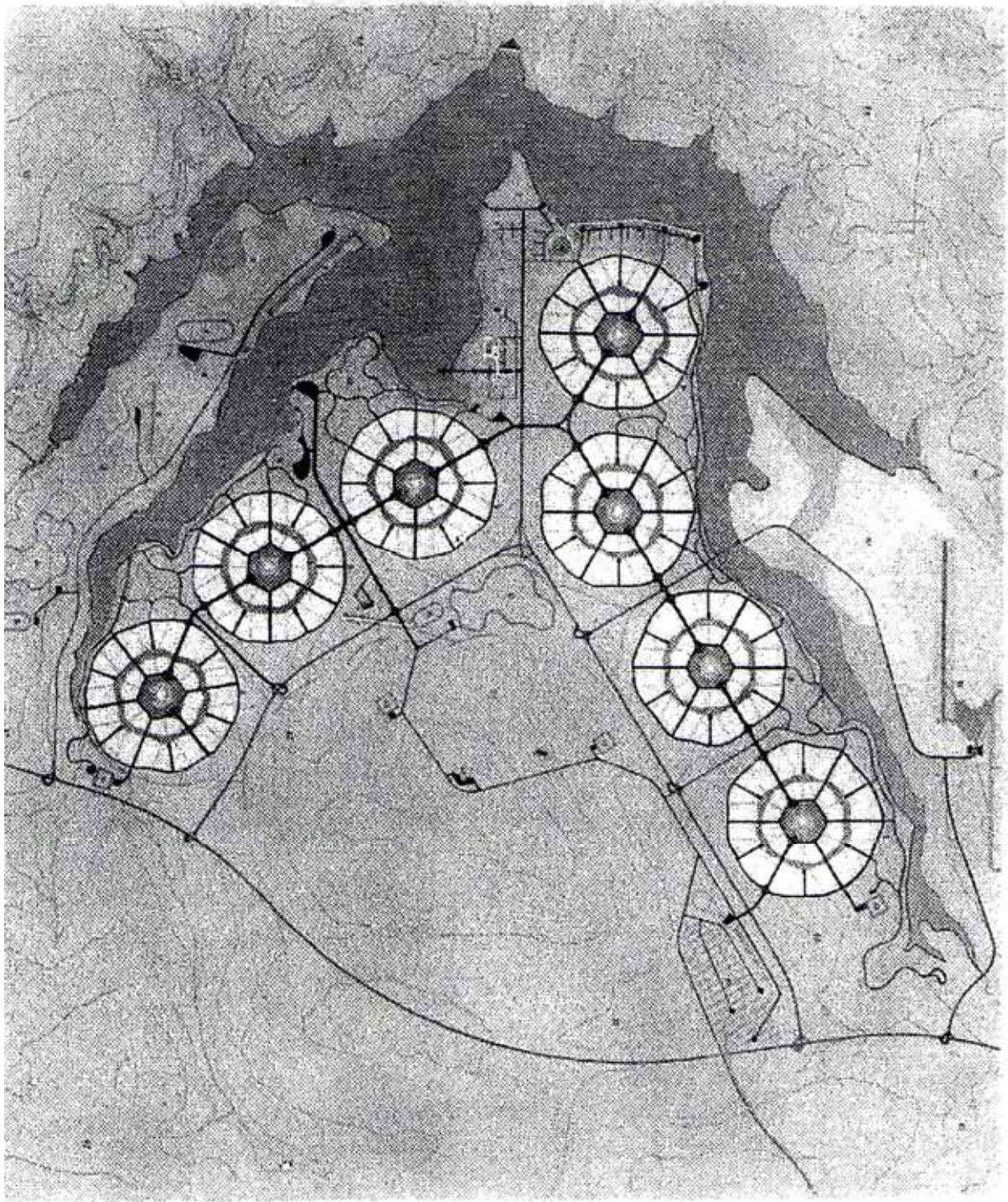
II.1-11. Deux tracés fondamentaux de la conception, selon Lucio Costa.

Source : HERBERT Jean-Loup (coordination, préface et notes de), *Lucio Costa, XXe siècle brésilien, Témoin et Acteur*, éd. Publications de L'Université de Saint Etienne, Saint Etienne, 2001, p.188.



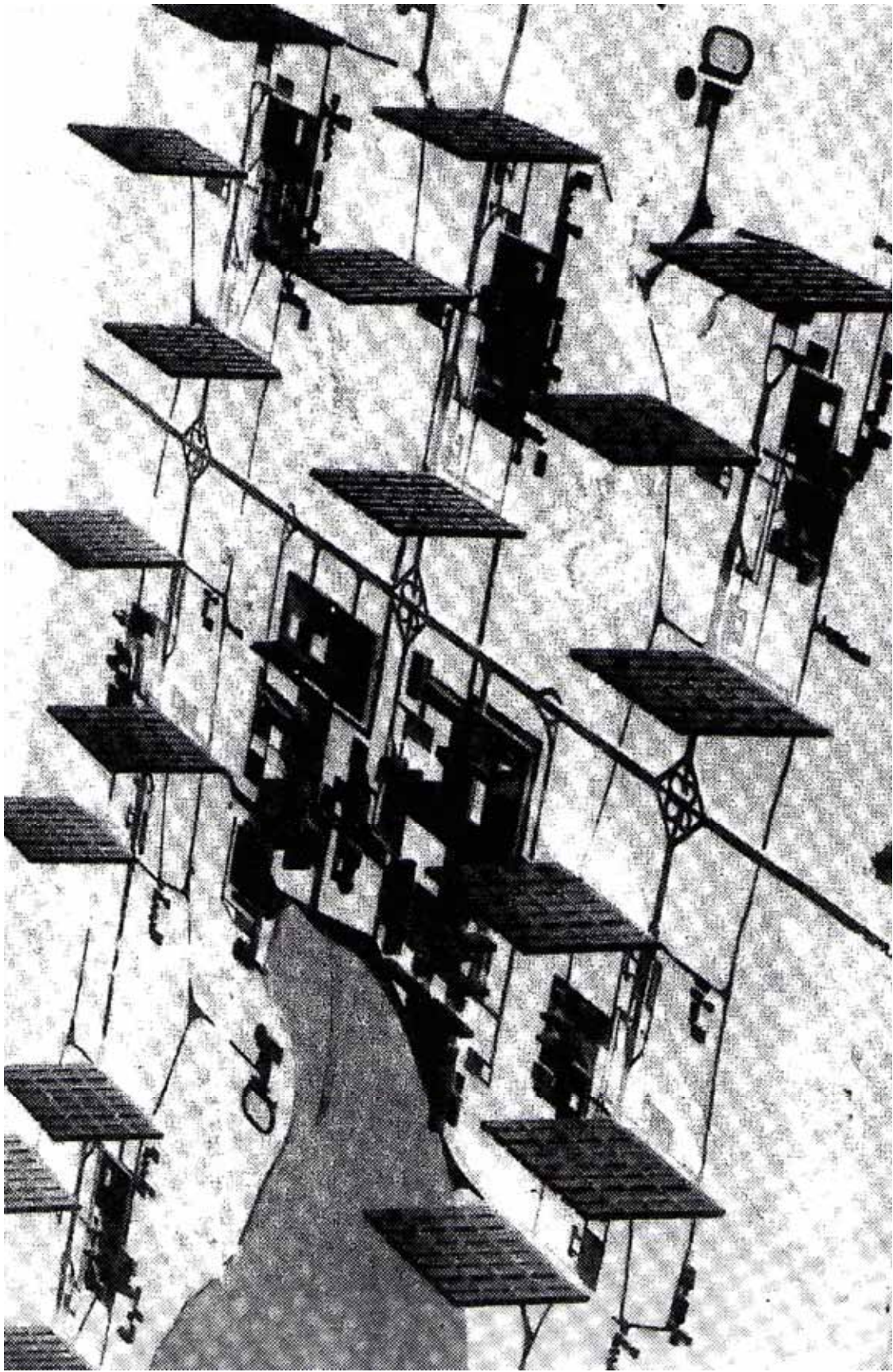
II.1-12. Projet de Boruch Milman pour le concours de Brasilia (classé en 2^{ème} position).

Source : VIDAL Laurent, *De Nova Lisboa à Brasilia: L'invention d'une capitale*, éd. Iheal, Paris, 2002, p. 221.



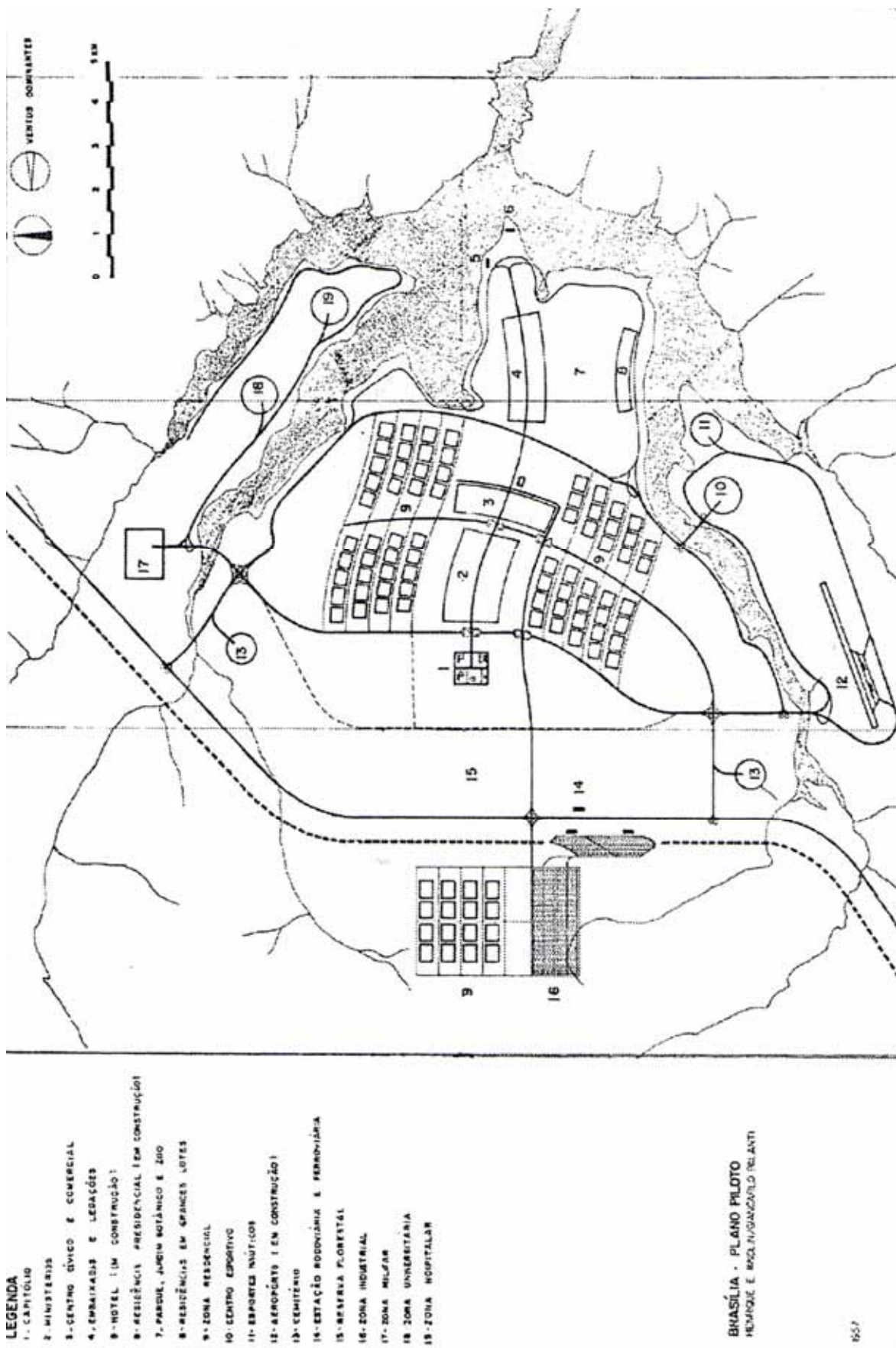
II.1-13. Projet des frères Roberto pour le concours de Brasília (classé en 3^{ème} position).

Source : VIDAL Laurent, *De Nova Lisboa à Brasília: L'invention d'une capitale*, éd. Iheal, Paris, 2002, p. 223.



II.1-14. Projet de Rino Lévi pour le concours de Brasilia (classé en 3^{ème} position).

Source : VIDAL Laurent, *De Nova Lisboa à Brasilia: L'invention d'une capitale*, éd. Iheal, Paris, 2002, p. 225.



II.1-15. Projet de Henrique Mindlin pour le concours de Brasilia (classé en 5^{ème} position).

Source : VIDAL Laurent, *De Nova Lisboa à Brasilia: L'invention d'une capitale*, éd. Iheal, Paris, 2002, p. 222.

2. Chandigarh, Inde

Symbole de la modernisation et de l'indépendance comme dans tous les pays renaissants après la décolonisation, Chandigarh est la seule capitale de création *ex-nihilo*, parmi les capitales neuves. Elle est née de la grande restructuration géopolitique d'une nouvelle nation, la République de l'Inde, suite à la répartition tragique du sous-continent en plusieurs pays indépendants en 1947. Chandigarh est la seule réalisation de Le Corbusier en projet urbain.

1. Le lieu – le site

1.1. La localisation

Chandigarh est la capitale de deux États, le Pendjab et l'Haryana. Administrativement, la ville elle-même appartient à un des sept « territoires fédéraux » de la République de l'Inde⁶⁰¹, créés au cours des années qui ont suivi l'indépendance en 1947. Elle est dotée d'une administration autonome, dirigée par un gouverneur et attachée directement au gouvernement fédéral. Elle se situe à la zone extrême nord de l'Inde, proche du point d'intersection frontalière de trois États : le Pendjab, l'Haryana, et l'Himachal Pradesh. Elle est très proche de la frontière de deux autres États : l'Uttarachal et l'Uttar Pradesh. La capitale fédérale, New Delhi - à la frontière de deux États : l'Haryana et l'Uttar Pradesh - se trouve à environ 240 km au plein sud de Chandigarh. La distance à vol d'oiseau entre Chandigarh et deux autres villes plus grandes est d'environ 1.400 km de Kolkata (Calcutta) à l'est et 1.290 km de Mumbai (Bombay) à l'ouest du pays.

Chandigarh est bien reliée au reste du pays. D'abord grâce à deux autoroutes nationales, NH-21 et NH-22 qui débutent dans cette ville. La première, en se connectant à la NH-24 à une vingtaine de km de Chandigarh, assure la liaison avec les grandes villes de l'Himachal Pradesh au nord-est. Descendant plein sud, la NH-22 rejoint la NH-1 à Ambala⁶⁰², une ville de jonction stratégique. La NH-1 assure la liaison avec les grandes villes du Pendjab au nord-ouest, de l'Haryana et surtout avec New Delhi au sud, où les autoroutes débutent en direction de l'ensemble du pays. Les distances routières entre Chandigarh et les capitales d'Etat proches sont :

- New Delhi à 248 km au sud ;
- Agra à 452 km au sud, l'ancienne capitale de l'empire moghol ;
- Simla à 120 km au nord-est, la capitale de l'Himachal Pradesh, ancienne capitale d'été de l'Inde britannique ;
- Lucknow à 743 km au sud-est, la capitale de l'Uttar Pradesh ;
- Jaipur à 507 km au sud-ouest, la capitale du Rajasthan, ancienne ville princière ;
- Srinagar à 666 km au nord, la capitale du Jammu-Kashmir, ancienne ville princière ;
- Dehradun à 140 km à l'est, la capitale de l'Uttarakhand, également station hivernale.

Chandigarh possède deux stations de bus interrégionaux (ISBT), l'une, localisée au secteur 17, dessert des villes importantes de l'État de Haryana, d'Himachal Pradesh, d'Uttar Pradesh, et les régions Nord, Sud, et Est. L'autre, localisée au secteur 43, dessert les villes importantes de l'État de Pendjab, comme sa plus grande ville Ludhiana grâce à la route nationale existante Rupal, ainsi que celles de l'Etat d'Himachal, de Jammu-Kashmir et la région Ouest. Les liaisons sont assurées également par deux dispositifs conçus en même temps que la ville. A l'est de la ville se trouve la gare ferroviaire qui assure les lignes régulières avec New Delhi et autres villes importantes comme Mumbai, en passant par Ambala. Une ligne nouvelle créée

⁶⁰¹ Après la période coloniale britannique, la République de l'Inde est divisée en 28 États (qui sont eux-mêmes subdivisés en districts), six territoires fédéraux et le territoire national de la capitale Delhi.

⁶⁰² Outre le chemin de fer, cinq autoroutes nationales (NH-1, 22, 65, 72 et 73) passent par Ambala.

avec la ville assure la liaison entre Chandigarh et une autre ancienne ville princière importante, Patiala. L'aéroport de Chandigarh se situe au sud-est de la ville, il accueille et assure les vols intérieurs vers New Delhi et Mumbai. Son projet d'extension est en cours en vue d'accueillir les vols internationaux vers les pays de l'Asie du Sud-Est.

1.2. La situation

Au niveau de l'armature urbaine, Chandigarh se situe au bord de l'axe de communication entre deux capitales, deux *villes de fondation*, Simla et New Delhi, construites pendant le Raj britannique⁶⁰³. Simla est à 115 km au nord et New Delhi est à 248 km au sud de Chandigarh. La première, située au nord-ouest de l'Himalaya à l'altitude de 2.130 m, a été fondée en 1819, est devenue la « capitale d'été » de l'Inde britannique en 1864 et le chef-lieu de la province de Pendjab en 1871. En 1947, Simla était le centre administratif de l'Etat de Pendjab indien pendant la construction de Chandigarh et la restructuration géopolitique de la zone d'extrême nord de la République de l'Inde. La restructuration a été à l'origine de la création de deux nouveaux Etats, l'Himachal Pradesh (au nord du Pendjab) et l'Haryana (au sud du Pendjab)⁶⁰⁴, en prenant chacun une partie du Pendjab. Simla est devenue la capitale de l'Himachal Pradesh en 1971, tandis que l'Haryana partage avec le nouvel Etat de Pendjab une capitale commune, Chandigarh, qui se situe à la frontière des deux États. New Delhi, située à l'altitude de 216 m, fut fondée en 1911⁶⁰⁵ pour transférer la capitale Calcutta, jugée excentrique, vers le milieu de la plaine indo-gangétique très peuplée⁶⁰⁶. Le lieu idéal est un vieux centre politico-économique, Delhi. Cependant, en raison du fonctionnement et de la sécurité, George V a décidé de fonder une ville royale administrative, New Delhi. Celle-ci est située au sud de l'ancienne, à l'ouest du fleuve Yamunâ. New Delhi est la dernière des neuf villes royales construites sur l'emplacement de Delhi⁶⁰⁷.

Sur l'axe nord-sud entre Chandigarh et New Delhi, se trouvent deux villes importantes, appartenant à l'État de l'Haryana. À 40 km au sud de Chandigarh, Ambala, lieu légendaire datant de l'antiquité, est au bord de la route transcontinentale, la *Grand Trunk Road*⁶⁰⁸, à mi-chemin entre Lahore et Delhi. Elle est donc une ville stratégique de la défense et du transport routier, ainsi qu'une jonction majeure de la ligne ferrée depuis New Delhi vers la région nord, dont le Pendjab et l'Himachal Pradesh⁶⁰⁹. Plus loin sur la même route, à 165 km de Chandigarh, se trouve Pânipat sur le canal occidental de la Yamunâ, trois grandes batailles y ont eu lieu, qui ont marqué des tournants, dont la fondation de l'empire moghol ou la domination finale des Britanniques. L'un des territoires humanisés les plus vieux du monde,

⁶⁰³ Le Raj britannique désigne la période de domination britannique du sous-continent indien (1858-1947), pendant laquelle la couronne britannique gouverne directement ce territoire, nommé officiellement, l'Inde britannique.

⁶⁰⁴ L'Himachal Pradesh a été créé comme un État en regroupant trente principautés en 1948. L'Haryana a été créé en 1966 à partir de la moitié sud-est de l'État de Pendjab (majoritairement hindoue) et d'autres districts.

⁶⁰⁵ Le plan d'aménagement est conçu par Sir Edwin Landseer Lutyens.

⁶⁰⁶ La plaine indo-gangétique est une très ancienne terre riche et fertile et une des plus grandes zones agricoles et peuplées du monde. L'Etat de Pendjab et d'Haryana se localisent dans cette plaine.

⁶⁰⁷ Indraprastha (en 1450 av. J.-C), Lal Kot (en 736 rebaptisée Qila Rai Pithora en 1180), Siri (en 1304), Tughlaqabad (en 1321), Jahanpanah (en 1334), Ferozabad (en 1354), Dilli Sher Shahi ou Dinpanah ou Purana Qila (en 1534), Shahjahanabad (en 1638), New Delhi (en 1910).

⁶⁰⁸ La *Grand Trunk Road* ou la Grande Marche était la voie de communication la plus importante du sous-continent indien jusqu'en 1947. Traversant la plaine indo-gangétique du nord-ouest au sud-est, elle a été tracée depuis l'antiquité, développée au début de l'époque moghole vers 1545 par Sher Shâh Sûrî. Reliant Kaboul à Sonargaon (Bangladesh) en passant Peshawar, Lahore, Delhi, Âgra, Vârânasî, Allahabad, Mathurâ. Cette voie facilite tant le commerce que la communication postale et le mouvement de troupes. Aujourd'hui, la partie Delhi - Kolkata appartient à la NH-2, et celle de Delhi - Ambala appartient à la NH-1.

⁶⁰⁹ La ligne de chemin de fer Delhi-Ambala-Kalka a été construite en 1889, la ligne Kalka-Simla en 1898, la ligne Ludhiana-Saharanpur en 1870.

le nord du sous-continent indien possède la richesse culturelle grâce à des berceaux religieux et des centaines d'États princiers⁶¹⁰, et donc, autour de Chandigarh se localisent d'autres lieux importants. À 70 km au sud-ouest, Kurukshetra⁶¹¹ est un lieu sacré de l'hindouisme, tandis qu'à 240 km au nord-ouest, au bord de la *Grand Trunk Road* entre Ambala et Lahore, Amritsar est le lieu sacré du sikhisme⁶¹². À 67 km au sud-ouest, Patiala était une ville princière très importante de la province de Pendjab jusqu'à l'indépendance de l'Inde britannique.

L'ambiance contradictoire de cette indépendance, obtenue à minuit du 14 au 15 août 1947, s'ouvre immédiatement à des bouleversements tragiques sur l'ensemble du sous-continent, à travers de trois événements : la répartition du territoire et de l'appareil administratif (l'armée, les services publics, le réseau de chemins de fer, la trésorerie centrale,...) pour chacun des nouveaux pays ; un vaste exode s'ajoutant aux conflits ethno-religieux sanglants, entre les Hindous, les Sikhs et les Musulmans⁶¹³; une profonde restructuration géopolitique au sein de chaque pays, avec la création de nouvelles institutions administratives, la construction des nouveaux dispositifs et infrastructures. Avec sa population de plus de 34 millions en 1947 (19 millions musulmans et 15 millions sikhs et hindoues), la province du Pendjab⁶¹⁴ jouait la première scène de ce théâtre dramatique. Ce « pays des cinq eaux », comme signifie son nom en persan, est le lieu où le fleuve sacré l'Indus et la civilisation indienne prennent leur source, où l'hindouisme et le sikhisme s'épanouissent. Elle était la seule « porte » terrestre pour que l'islamisme, venant de l'ouest, s'infilte à l'intérieur du sous-continent. Au niveau de la démographie, pour 14,5 millions au total de personnes déplacées entre l'Union de l'Inde et le Pakistan occidental-oriental, la province du Pendjab en représente le grand nombre : 5,3 millions de Musulmans se sont déplacés de l'Inde à la province de Pendjab pakistanaise, 3,4 millions d'Hindous et de Sikhs se sont déplacés du Pakistan à l'État du Pendjab indien. La plupart s'étaient retrouvée dans des camps de réfugiés des deux côtés de la frontière, tandis que plus dix mille personnes ont perdu la vie. Au niveau de la géopolitique, la Ligne Radcliffe⁶¹⁵ place la plus grande partie de la province du Pendjab au Pakistan et surtout, Lahore, le centre important de trois religions, de la politique, de la culture de cette province depuis le temps moghol. Elle est aussi un nid du mouvement de l'indépendance, où le parti du Congrès approuve la résolution de « l'indépendance complète », déposée par Nehru, et où pour la première fois, le drapeau tricolore de l'Inde avec un chakra à son centre a été hissé comme un drapeau national en 1929. Au niveau de l'économie, la province du Pendjab était une terre cultivée ancienne, l'une des plus riches provinces du sous-continent indien, donc de tout temps, le Pendjab a été bien irrigué, soit au moyen de rigoles alimentées par des puits, soit au moyen de canaux : en 1950, 60 % des terres arables étaient arrosées artificiellement⁶¹⁶. Dans ce contexte, il faut avoir immédiatement une capitale pour le nouvel Etat du Pendjab indien, pour des raisons symboliques et pratiques.

⁶¹⁰ Au moment de la répartition de l'Inde britannique en 1947, il y avait 625 États princiers sur ce territoire.

⁶¹¹ La « Bataille Kurukshetra » forme un composant essentiel de l'épopée Mahabharata, ouvrage principal de l'hindouisme et de la civilisation indienne, datant l'antiquité.

⁶¹² Amritsar est le centre spirituel et culturel principal du sikhisme et de la communauté des Sikhs, fondé au XVIe siècle. Le sikhisme est une religion monothéiste née dans le territoire de Pendjab au XVe siècle.

⁶¹³ En 1947, parmi 400 millions de population du sous-continent indien, il y a un quart de musulman. 88 millions de la population est concerné directement par cette répartition, car ils se trouvent soudainement du mauvais côté de la nouvelle frontière. Pendant 73 jours accordés pour leur déplacement, les conflits ethno-religieux coûtent plus un million de mort. PRAKASH Vikramaditya, *Chandigarh's Le Corbusier, the Struggle for Modernity in Postcolonial India*, éd. University of Washington Press, Seattle & London, 2002, p. 6.

⁶¹⁴ Dans notre texte, la « province du Pendjab » désigne l'ensemble de territoire pendjabi avant la répartition de 1947.

⁶¹⁵ La Ligne Radcliffe désigne le tracé frontalier entre l'Inde et la Pakistan par les Britanniques.

⁶¹⁶ PAPILLAULT Rémi, *Portrait de ville, Chandigarh*, éd. Cité de l'architecture et du patrimoine, Paris, 2007, p. 7.

Cette capitale doit être, selon Nehru, le symbole de la liberté de l'Inde libérée des traditions et du passé d'une société imposée lourdement par le système de caste, des religions, des petits principautés : « faisons de cela une nouvelle ville, délivrée des traditions du passé, un symbole de la foi de la nation dans son avenir »⁶¹⁷. Si cet avenir s'appuie sur la restructuration géopolitique, dans laquelle, les principautés s'assimilent aux Etats de la république fédérale laïque, la transformation d'une ville existante en capitale de l'Etat de Pendjab, comme Simla, capitale d'été de l'Inde britannique (d'ailleurs accessible par un petit train montagnard) ; ou Amritsar, centre spirituel et culturel de la communauté sikh ; ou Kurukshetra, lieu sacré de l'hindouisme, apporte des risques politiques et religieux.

« Alors que le gouvernement s'était installé temporairement à Simla, la station-colline qui était l'ancienne capitale d'été du gouvernement colonial, une bataille pour définir une nouvelle capitale pour l'Etat a été lancée par le gouvernement d'Etat. La solution la plus économique et la plus avantageuse était d'adopter une ville existante comme nouvelle capitale et de construire simplement de nouveaux bâtiments officiels. De nombreuses villes furent proposées. Amritsar, la plus grande ville du Pendjab avec son Temple d'Or, lieu sacré Sikh, était le choix le plus logique. Mais elle a été jugée trop proche de la frontière pakistanaise et de ce fait trop vulnérable. Patiala, une autre ancienne capitale d'une dynastie pendjabi, était une autre possibilité; mais elle a été perçue comme étant trop éloignée du coeur du Pendjab. Ambala, un camp militaire britannique relativement récent, avait aussi été considéré, mais a finalement été écarté parce que trop petit et insignifiant pour donner l'image d'une nouvelle capitale qui devait remplacer Lahore. En mars 1948, le gouvernement du Pendjab, malgré de nombreuses précautions contre les énormes dépenses induites, décida de construire une toute nouvelle capitale. Peu de document explique la logique exacte de cette décision, mais l'opinion de Nehru en la matière était clairement instrumentale. Pour Nehru, la reconstruction du Pendjab, aussi bien pratique que symbolique, devait passer par la construction d'une nouvelle grande cité. Il accusa le gouvernement d'Etat d'avoir retardé la décision :

« Depuis septembre 1947, le Gouvernement indien subit une grande pression sur l'urgence de la décision, aussi bien d'un point de vue pratique que psychologique. En un sens, la reconstruction du Pendjab Est tourne en rond et en raison de doutes, d'incertitudes et de changements répétés de décisions, rien n'a été finalisé. (...) Continuer à attendre des subventions conséquentes du Centre n'est pas une politique louable. (...) Je vous suggérerais vivement d'avancer sur ce sujet même si vous n'avez pas le soutien financier du Centre »⁶¹⁸.

Initialement programmé pour accueillir seulement 150.000 habitants par rapport au grand exode, P.L. Verma, l'Ingénieur en chef du Pendjab, insiste sur la fonction symbolique : « la raison principale de la construction d'une nouvelle cité n'était pas pratique et fonctionnel, mais bien symbolique. Aucune des villes existantes du Pendjab, rappelait-il, ne possédait assez de magnificence et d'éclat pour remplacer la perte psychologique de Lahore subie par les fiers habitants du Pendjab ». Selon Kiran Joshi, « en plus de créer un centre de gouvernance pour les réfugiés du Pendjab Ouest, la nouvelle capitale avait aussi pour but de recréer le riche héritage culturel de Lahore, ville historique du Pendjab maintenant attribuée au Pakistan »⁶¹⁹. Vikramaditya Prakash conclut que : « Véritable enfant de Minuit,

⁶¹⁷ Cité in: PRAKASH Vikramaditya, *op.cit.*, p. 9. La déclaration de Nehru lors de l'inauguration de Chandigarh, mais encore en pleine construction, en 1953.

⁶¹⁸ PRAKASH Vikramaditya, *op.cit.*, p. 7.

⁶¹⁹ JOSHI Kiran, *Documenting Chandigarh, the Indian architecture of Pierre Jeanneret, Edwin Maxwell, Fry and Jane Beverly Drew*, éd. Ahmedabad, Mapin, 1999, p.26. Outre Chandigarh, selon auteur, le gouvernement indien a construit 14 nouvelles villes pour accueillir 470.000 réfugiés, donc leur qualité est très critiquée.

Chandigarh fut ainsi couverte de toutes les espérances. « Comme la renaissance du Phoenix de ses propres cendres » était le slogan du groupe d'architectes, d'ingénieurs et de bureaucrates venus de trois continents pour construire la nouvelle ville. Rétrospectivement, on peut sentir que l'énergie de l'indépendance aurait dû être investie avec entrain dans une tentative d'annuler le désastre de la fracture »⁶²⁰.

La fonction symbolique de Chandigarh, création ex-nihilo, est plus significative, pour la raison que New Delhi, cité administrative fédérale, vient d'être créée à la veille de l'indépendance et reste « *par la force de sa forme et de sa composition, le témoin de la présence anglaise* », selon Remi Papillault. Alors que les nouvelles capitales d'Etat, fondées ultérieurement, telle Gandhinagar, Cuttack, Navi Mumbai, sont les « villes jumelées » à leur ancienne ville : ville princière (Ahmedabad), ville religieuse hindouiste (Bhubaneswar) ou ville coloniale (Mumbai – Bombay). En fait, parmi une centaine de villes créées après l'indépendance, il n'y a que quatre capitales d'Etat⁶²¹. En 1948, Nehru a créé Cuttack avec 50.000 d'habitants pour l'Etat de l'Orissa. En 1960, Gandhinagar a été fondée comme la nouvelle capitale de Gujarat, pays natal de Gandhi⁶²². Chandigarh, créée en 1947, est la première et la plus grande. La fondation de Chandigarh s'inscrit aussi au courant de la nouvelle capitale pour les pays ou territoires décolonisés, dont la fabrication apporte nettement un message politique comme Canberra, « *une capitale conçue pour la démocratie* », Ankara, « *une capitale pour l'indépendance* », Islamabad, « *construire Dynapolis pour le statu quo* », Abidjan, « *la Washington D.C du Nigéria ?* », Dodoma, « *une capitale socialiste alternative* »⁶²³. Dans son ouvrage, *Architecture, Power and national identity*, Lawrence J. Vale estime que Chandigarh est « *la première capitale moderniste* »⁶²⁴.

1.3. La géographie

En 1948, le gouvernement de l'Etat du Pendjab a créé une Commission en charge du projet, présidée par P.L. Verma, l'Ingénieur en chef de l'Etat, dont la première mission est d'examiner les villes existantes pour la nouvelle capitale de cette Etat. Cette idée a été rejetée, par des motifs tant géopolitiques que pratiques, en faveur d'une ville créée ex-nihilo, le site, dans le milieu rural de Kharar Tehsil, District d'Ambala, a été choisi en répondant aux critères suivants : la position centrale de l'Etat et éloignée de la frontière indo-pakistanaise, à proximité de la capitale fédérale, de sources d'eau suffisantes, de sols fertiles, la terre en pente pour le drainage naturel, un climat agréable, un beau panorama paysager naturel sur fond de collines,...

Le site se situe au centre de la partie extrême nord de l'Inde, au cœur symbolique de Pendjab indien, à la rencontre brutale entre les massifs himalayens et la plaine indo-gangétique, où le climat de mousson est plus frais que celui de Dehli. Il a 114 km² de surface et une altitude de 304 à 365 m. « *La recherche d'une localisation sûre et centrale, facilement accessible depuis toutes les parties de l'Etat, commença. Le site aurait aussi besoin d'un apport conséquent d'eau, d'un climat convenable, et de la proximité de matériaux de construction suffisamment abondants pour la nouvelle capitale. Au printemps 1948, le processus de sélection était*

⁶²⁰ *Ibid.*, p. 7.

⁶²¹ La plupart des vingt-sept Etats et des Territoire d'Union transforment des villes existantes ou les villes princières.

⁶²² Le plan de Bhubaneswar est conçu par l'architecte Koenigsberger. Gandhinagar confiée à Louis Kahn en premier temps, comme un rival digne de Le Corbusier et de Chandigarh, mais il est remplacé par les architectes indiens, B.V. Doshi et H.K. Mewada qui travaillent avec Le Corbusier à Chandigarh.

⁶²³ Cf. VALE Lawrence J., *Architecture, Power and national identity*, éd. Yale University Press, New Haven-London, 1992.

⁶²⁴ *Ibid.*, p. 105.

terminé »⁶²⁵. Cependant, « au milieu de l'année 1949, on changea pour la localisation actuelle, dans un effort pour réduire le nombre de personnes déplacées par l'implantation du projet. Malgré cela, vingt-quatre villages et 9.000 habitants durent abandonner leurs terres et furent relogés. Ils protestèrent fortement contre leur expropriation, mais le projet continua, conduit par l'optimisme et la détermination du gouvernement central »⁶²⁶.

Choisi par reconnaissance aérienne, le site se situe juste au bord ouest de la voie ferrée New Delhi-Simla, seul moyen à l'époque de transport interrégional. Il y a également la route nationale Rupal, traversant le site dans son milieu d'est en ouest, et reliant Ludhiana, ville au bord de la *Grand Truck Road*, et Simla. Le site est un terrain plein en légère déclivité depuis le pied de la montagne, d'orientation nord-est/sud-ouest. Il a la forme d'un carré, dont le diagonal est parallèle à la direction nord-est / sud-est. Il est encadré par trois éléments naturels : au nord-ouest/sud-est, ce sont des contreforts himalayens : les Shivaliks Range. En suite, deux rivières de mousson d'une dizaine de mètres de profondeur en moyenne: le Shukna-Choe est orienté nord-sud et parallèle la voie ferrée, le Patiali-ki-Rao est orienté nord-est / sud-ouest. A l'intérieur du territoire, il y a aussi quelques ruisseaux. Ces cours d'eau parcourent une campagne céréalière, plantée de manguiers et ponctuée de nombreux petits villages et temples, desservis par un réseau de chemins ruraux et surtout par la route nationale Rupal qui traverse le site d'est en ouest. Selon Ravi Kalia, « la surface totale nécessaire pour deux phases de développement du projet était de 11.200 hectares de terre (8.800 cultivés et 2.400 non cultivés), répartis en 58 villages avec une population de 21.000 personnes »⁶²⁷.

Maxwell Fly et Jane Drew décrivent que « le site possède les collines ainsi que les plaines, une altitude suffisante pour tempérer les pires chaleurs estivales, un arrière plan de collines et de montagnes, et une plaine proche sur laquelle construire... C'est un site presque idéal. Une étendue de terre située entre les plates vallées sablonneuses de 2 rivières saisonnières. Au nord-est, se trouvent de basses collines qui se tiennent à distance de la masse himalayenne. Cette dernière se soulève brutalement à 5.000 pieds et forme un arrière plan continu, drapé de neige en hiver, et changeant d'aspect à la moindre modification de temps. Au sud-ouest et à l'est, la plaine du Pendjab s'étend à l'infini, une riche et fertile terre plantée de magnifiques manguiers, patriarcale et profondément marquée par l'Histoire »⁶²⁸.

Les noyaux villageois les plus importants, comme Burail, sont composés selon les préceptes des traités ancestraux d'architecture et de construction des villes, dits « Vastu Shastra » : un plan carré orienté sur les points cardinaux. Certains de ces noyaux sont encore présents au sud-ouest de la ville à l'intérieur de la grille urbaine. Tout proche du site retenu se trouvait aussi un village avec un temple dédié à la déesse Chandi⁶²⁹. Selon Vikramaditya Prakash, « Chandigarh tient son nom d'un des villages existants, qui avait un temple dédié à la déesse hindoue Chandi. Chandi-garh signifie le bastion en terre de Chandi, qui est une manifestation de Shakti, l'omniprésente figure féminine de la cosmologie hindoue. Alors que le temps avance à travers ses inévitables et récurrents cycles de création et de destruction, Chandi incarne l'énergie, la force permettant la transformation et le changement. Sa participation, sous une forme ou une autre, est obligatoire à tout événement d'importance significative.

⁶²⁵ *Ibid.*, p. 26.

⁶²⁶ PRAKASH Vikramaditya, *op.cit.*, p. 8.

⁶²⁷ KALIA Ravi, *Chandigarh, The making of an Indian city*, éd. Oxford University Press (updated edition), New Delhi, 2002, p. 12.

⁶²⁸ FLY Maxwell and DREW Jane, "Planning and Development of Chandigarh", advance proof of paper presented at the Town and Country Planning Summer School, Overseas Section, Cambridge, August 1963, p. 5.

⁶²⁹ PAPPILLAUULT Rémi, *op.cit.*, p. 3.

L'inhérente bonté de sa présence n'a sûrement pas dû échapper aux officiels hindous qui choisirent le site »⁶³⁰.

Au contraire d'Albert Mayer qui s'est habitué depuis un certain temps à l'environnement, à la culture et à la société d'une vieille civilisation agraire et peuplée, ce lieu frappe Le Corbusier, dès son premier séjour sur place, comme il en témoigne dans son *Œuvre complète* (1965): « *Au bout de la course 1951, à Chandigarh ; contact possible avec les joies essentielles du principe hindou : la fraternité des rapports entre cosmos et êtres vivants : étoiles, nature, animaux sacrés, oiseaux, singes et vaches, et dans le village, les enfants, les adultes et les vieillards actifs, l'étang et les manguiers, tout est présent et sourit, pauvre mais proportionné* », ou encore dans *Album Chandigarh* (1951): « *j'observe l'amitié qui lie affectueusement les hommes, les femmes, les enfants, les chiens, les vaches, les buffles, les ânes, les chèvres, les corbeaux, les dieux, les arbres, le soleil, l'ombre, l'eau... tous visibles présents, contigus, solidaires, il n'y a pas de dimanche, il n'y a pas de péché originel, de punition* ».

De plus, en arpentant le site choisi, il est frappé aussi par le contraste l'horizontale des plaines face aux contreforts des montagnes de l'Himalaya dont, en 1951, le plus haut sommet, le « toit du monde », reste inviolé⁶³¹. Les monts sacrés du Kaïlash, retraite himalayenne de Shiva, les sources de la Yamuna et du fleuve sacré du Gange ne sont qu'à une centaine de kilomètres à l'est. Cette harmonie, les conditions de climat et de vie auraient conduit Le Corbusier à un changement radical dans sa façon de penser à cette ville, comme en témoigne son chef d'atelier, André Wogenscky : « *lorsqu'il rentre de son premier voyage sur le site futur de Chandigarh, je vais l'attendre à l'aéroport. Sa première parole, c'est : « Là-bas, Wogenscky, on fera un urbanisme tout différent ». Je suis déçu. Je voyais déjà la Ville radieuse au pied de l'Himalaya. Je lui demande pourquoi. « Parce que là-bas, le soir, les gens prennent leur lit sur l'épaule et vont dormir dehors* ». Plus tard, dans le discours d'ouverture sur Chandigarh à CIAM VIII, à Hoddesdon en 1951, il déclare que « *tout ce que je croyais savoir en architecture et en urbanisme a été remis en question* »⁶³².

2. Le modèle

2.1. Les doctrines

Deux « pères de l'Indépendance », Gandhi et Nehru, ont une vision différente sur le future de l'Inde. Gandhi prévoit la nouvelle nation avec le « *village auto-suffisant* » comme le noyau économique et social. Nehru manifeste une volonté d'industrialisation, contrôlée par un gouvernement central fort, pour rattraper le développement des pays capitalistes. Avec la disparition brutale de Gandhi en 1948, la doctrine nehruvienne a prévalu. Si le socialisme a été adopté comme l'objectif final du parti du Congrès depuis 1936, sous la présidence de Nehru, cependant, le co-fondateur du Mouvement des non-alignés admire les deux locomotives de la « guerre froide » : les États-Unis et l'Union Soviétique. Nehru essaye d'amalgamer les atouts de deux modèles pour son pays. « *Sur le modèle soviétique, il promet l'installation de gigantesques exploitations minières et autres industries de fabrication publiques, et initia le système des plans de développement en 5 ans. Au même moment, Nehru était totalement dévoué aux principes démocratiques et valorisait l'éducation comme source d'émancipation. Pour générer de nouvelles connaissances et compétences, il développa une*

⁶³⁰ PRAKASH Vikramaditya, *op.cit.*, p. 8. Ce temple existe toujours aujourd'hui en dehors de la périphérie de la ville.

⁶³¹ Il n'est atteint que le 29 mai 1953 par une expédition britannique d'Edmund Hillary et le sherpa Tensing.

⁶³² PAPILLAULT Rémi, *op.cit.*, p. 20.

série d'institutions scientifiques, éducatives et culturelles. Basant ses pratiques sur le New Deal de Roosevelt, il ordonna la construction de plusieurs barrages hydro-électriques, inspirés de la Tennessee Valley Authority. Le plus fameux d'entre eux fut le Barrage de Bhakra Nangal, situé non loin de Chandigarh, destiné non seulement à fournir de l'eau et de l'électricité à la ville, mais aussi à être inextricablement lié à son histoire »⁶³³. Il faut noter qu'en 1955, Nehru a rendu visite lui-même à Magnitogorsk, le plus important complexe métallurgique soviétique.

Pour résoudre l'état stagnant d'une société féodale basée sur les castes, l'économie agraire et la religiosité, « la politique de son Premier ministre, puis président, Jawaharlal Nehru, consiste en un vaste plan de modernisation qui s'appuie sur l'industrie, l'agriculture, l'aménagement du territoire et, à un autre niveau, sur la neutralité de l'État vis-à-vis de la religion. Nehru décide alors de la construction d'un réseau de plus de cent villes nouvelles afin de rééquilibrer et de renforcer les grands États indiens autour d'activités spécifiques, en s'appuyant sur la compétence d'architectes étrangers⁶³⁴ ». Chandigarh occupe un rôle majeur dans cette doctrine selon Nehru, « la modernité et Chandigarh devaient être inextricablement accouplées dans une vision pour l'avenir. Il lançait un signal clair. Même si elle était construite pour remplacer l'ancienne ville de Lahore, Chandigarh ne devait pas être le lieu de la nostalgie. Il ne voulait pas qu'une ancienne ville existante puisse incarner la nouvelle nation, le nouveau pays, parce qu'il croyait que la vieillesse, avec son accablant poids des traditions, ne maintienne l'Inde au sol. Profondément influencé par les perceptions coloniales, Nehru était convaincu que les pratiques traditionnelles, qui n'avaient pas su répondre au changement, étaient la cause de la colonisation de l'Inde »⁶³⁵. La modernisation nehruvienne ne se limite ni à un style, ni à une identité, ni une imitation des pays développés. Pour le problème de « pratiques traditionnelles », Nehru insiste sur l'« esprit créatif », il déclare : « la principale chose aujourd'hui est qu'une énorme quantité de constructions est à l'oeuvre en Inde. Nous devrions donner une bonne direction à cet élan et encourager les esprits créatifs à fonctionner en toute liberté de sorte que de nouveaux chemins apparaissent, de nouveaux projets, de nouvelles idées, et que quelque chose de nouveau et de bon émerge de cet amalgame »⁶³⁶. Comme Kemal Atatürk avait fait en Turquie et d'autres nations postcoloniales comme le Brésil et le Nigeria avaient aspiré à faire, alors « si le modernisme était sa nouvelle religion, alors la nouveauté et le changement étaient son évangile »⁶³⁷.

Dans un premier temps, le modèle idéal de Nehru est la ville américaine. Il désigne deux technocrates pour diriger le projet de Chandigarh : les ingénieurs d'État, P. N. Thapar, administrateur, et P. L. Varma, ingénieur en chef du Pendjab. Ce dernier avait effectué en 1944 un voyage aux États-Unis pour étudier les plans des villes et les techniques de construction des routes. Leur mission est d'importance, car Nehru en personne veut faire de la capitale du Pendjab une ville exemplaire, un laboratoire de la modernité dans un des États les plus riches, un modèle de la volonté de modernisation et d'avancée de l'Inde⁶³⁸. Il fait appel également à un architecte américain, Albert Mayer⁶³⁹, pour concevoir le plan

⁶³³ PRAKASH Vikramaditya, *op.cit.*, p. 9.

⁶³⁴ PAPILLAULT Rémi, *op.cit.*, p. 19.

⁶³⁵ PRAKASH Vikramaditya, *op.cit.*, pp. 9,10.

⁶³⁶ Cité in : PRAKASH Vikramaditya, *op.cit.*, pp. 10.

⁶³⁷ PRAKASH Vikramaditya, *op.cit.*, pp. 10.

⁶³⁸ PAPILLAULT Rémi, *op.cit.*, p. 8.

⁶³⁹ Depuis les années 30, Albert Mayer travaille en Inde en tant qu'ingénieur civil rattaché à l'armée américaine. Son intérêt pour la culture et les modes de vie indiens l'amène à établir un programme des villages ruraux, qu'il l'offre au parti du Congrès où il rencontre Nehru. Ses projets urbains pour le Grand Bombay et la ville de Cawnpore vont lui servir de référence à Nehru. A Chandigarh, il associe aux urbanistes basées aux Etats-Unis,

d'aménagement de la ville. Et ce plan doit suivre les principes de cité-jardin à l'américaine, les principes d'unités de voisinage sous forme d'« *urban village* » ou le « *superblock* » (1.350 m par 900 m), les principes de la ville de Radburn : « *a town for the moto age* »⁶⁴⁰, au regard de la hiérarchie et de la ségrégation des voiries. Cependant, ces modèles ne convainquent pas Nehru : « *la majorité des urbanistes américains ou anglais, ne connaîtra probablement pas l'arrière-plan social indien. Il sera par conséquent tenté de projeter quelque chose qui conviendrait mieux à l'Angleterre ou à l'Amérique, mais pas à l'Inde. Prenez Delhi. C'est intéressant dans un sens mais inconvenant et particulièrement contraire à l'Inde* »⁶⁴¹. La politique de non-alignement de l'Inde et la disparation de Matthew Nowicki change le destin de Chandigarh, elle se tourne alors vers le grand maître du modernisme, Le Corbusier. Ce dernier va retrouver en Inde l'immense chantier de construction d'une nouvelle valeur sociale et culturelle, comme celui de Union Soviétique, pour lequle il manifeste un profond intérêt, et il avait avec ce pays une relation professionnelle étroite entre 1927 et 1932. « *L'Inde de 1950 a été remise sur pieds par l'appel de Nehru à la modernisation, et ses mots étaient paroles d'évangile. La modernité, dans le lexique nehruvien, signifiait un effort agressif pour rattraper l'Occident. D'immenses barrages hydro-électriques, des usines sidérurgiques, des lignes aériennes, et des nouvelles villes, étaient à l'ordre du jour. Et c'est là que les élites indiennes, éduquées et « occidentalisées », étaient appelées à l'édification de l'Inde moderne* »⁶⁴².

L'auteur des principes universels de la Charte d'Athènes raconte « *la conception de Chandigarh comme une lutte légendaire, celle d'un créateur incompris obligé à l'exil pour faire œuvre, naviguant d'expérience dans la rencontre fusionnelle avec une civilisation immense, bataillant sur tous les fronts pour la conception d'une capitale d'État et s'astreignant à ne jamais lâcher lorsque la réalité l'assaille. « Au bout de la route, Chandigarh » : de ces combats ressort une dimension mythique qui transparait dans les écrits comme L'Œuvre complète, Le Modulor ou L'Urbanisme des trois établissements humains. Le Corbusier, dans la constitution d'une œuvre à léguer à la postérité, s'acharne pourtant dans ses textes et conférences à se présenter comme un artiste solitaire, détaché du présent, trouvant dans des temps immémoriaux et dans son œuvre elle-même les seules sources de son inspiration* »⁶⁴³. Outre les traces du premier plan d'Albert Mayer et Matthew Nowicki, la conception de Chandigarh s'inscrit régulièrement dans les débats de CIAM, à partir de celui de Hoddesdon en 1951, « *sur la production d'une architecture puisant dans le « Nouveau Régionalisme » tel qu'il est défini notamment par Siegfried Giedion, le secrétaire général des CIAM. Écochard, Candilis et Woods pour le Maroc, Wiener et Sert associés pour l'Amérique du Sud et d'autres cherchent dans l'immédiat après-guerre des modes de projet qui intègrent les notions d'identité et de savoir-faire locaux* »⁶⁴⁴. Alors que, pour une ville « indienne » et « moderne », Nehru commande « *quelque chose qui s'accord avec la structure générale de la société, du progrès technologique, du climat, des fonctions* »⁶⁴⁵.

dont Clarence Stein, le pilier du *Garden City movement* et le co-auteur de la ville de Radburn dans le New Jersey en 1929. Ce dernier entraîne avec lui l'architecte Matthew Nowicki, qui s'intéresse à l'introduction de l'humanisme et du régionalisme dans le renseignement de l'architecture, une tendance importante de l'après-guerre.

⁶⁴⁰ Radburn reste pour Lewis Mumford « *la plus importante étape dans l'histoire de l'urbanisme depuis Venise* ». Cf. MUMFORD Lewis, *La cité à travers l'histoire*, éd. du Seuil, Paris, 1964.

⁶⁴¹ Cité in : PAPILLAULT Rémi, *Portrait de ville, Chandigarh*, p. 8.

⁶⁴² PRAKASH Vikramaditya, *op.cit.*, p. 3.

⁶⁴³ PAPILLAULT Rémi, *op.cit.*, p. 3.

⁶⁴⁴ *Ibid.*, p. 4.

⁶⁴⁵ JAWAHARLAL Nehru, discours de New Dehli, mars 1959, *Annual of Architecture, Structure & Town Planning*, Publishing Corporation of India, Calcutta, 1960.

2.2. Le programme

Le programme de Chandigarh prévoit 150.000 et ensuite à 500.000 habitants, est défini par plusieurs personnes et plusieurs pensées, d'abord par le maître d'ouvrage, donc les deux ingénieurs, P. N. Thapar, administrateur, et P. L. Varma, ingénieur en chef de Pendjab : le quartier administratif de l'État et de la ville, la zone industrielle, les grands dispositifs publics et éducatifs, dont l'Université nationale de Pendjab ou l'école d'architecture, les centres commerciaux et les quartiers d'habitation... Conçu en premier temps par les architectes américains, le programme de Chandigarh est imposé par les principes de la cité-jardin à l'américaine : les *superblock*, la généralisation de l'automobile privé avec la séparation des types de circulation ; ainsi que par la conception du quartier de Capitole⁶⁴⁶, la « tête de la capitale » qui adosse au massive himalayen en regardant vers l'ensemble de la ville, vers Delhi, vers le sud.

Fry et Drew proposent le « *village unit* » pour l'organisation intérieure des secteurs. Cette conception se base sur : le peuple et ses besoins, le climat, les matériaux et les modes de construction, l'hygiène. Le Corbusier⁶⁴⁷ note dans son carnet, en date du 21 novembre 1950, les principaux éléments de programme qu'il envisage pour Chandigarh : « *Évaluation des tâches : 1) des habitations de toutes natures répondant au climat, aux usages, et apportant le bénéfice du progrès moderne ; 2) les lieux de travail qu'implique une capitale : bureaux d'administration, locaux d'assemblée, de conseil, bibliothèque, etc. ; 3) des centres physiques et intellectuels, c'est-à-dire les stades et les terrains de sports de toute nature, des écoles, universités, théâtres et cinémas ; 4) la circulation : route pour les automobiles et piétons, routes d'eau éventuellement avec les corollaires tels que les barrages, lacs artificiels, etc. Tel est le programme pour lequel je peux assurer une direction, une supervision et une création unitaire* ». Si la création du lac artificiel Sukhna (3km²) par une digue, sera un dispositif important tant au microclimat qu'à la culture hindoue⁶⁴⁸, tant au paysage urbain du quartier du Capitole qu'aux conceptions hygiéniques physiques et spirituelles de la Charte d'Athènes, ce programme résulte de ses pensées architecturale et urbaine, mais en référence à la culture locale, à travers cinq aspects :

- Le rapport entre l'être humain et la ville moderne, donc l'adaptation à trois dimensions : cultiver le corps et l'esprit, travailler, habiter, aux conditions climatiques ;
- Le rencontre entre son Modulor développé en 1947 et le *purusha* des brahmanes ;
- La circulation urbaine avec le système de sept voies, qu'il avait expérimenté dans le cadre de l'UNESCO, du projet de Bogota en 1950 et de Marseille sud en 1951, ou le rôle majeur du transport public motorisé à grande vitesse et à grand débit ;
- Le grand espace vert urbain de Chandigarh, en raison duquel il déclare que le jardin fabriquera la ville. En 1956, 27.700 arbres sont plantés dans la ville ;
- Le zonage thématique de Chandigarh s'exprime le terme de « l'homme assis, bras en croix » qui correspond à la synthèse de la croix du *Poème de l'angle droit*, ainsi que de *svastika*, le signe de bon augure trouvé aux différents lieux du site.

⁶⁴⁶ Capitole est le centre de religion et de pouvoir de la Rome antique, par extension, chaque ville romaine en colonie se devait d'avoir son Capitole. Ensuite, le terme de « capitole » (du latin *caput*, « la tête » ou « le sommet ») a été donné à différents monuments servant de centre à la vie municipale ou nationale. Outre Washington D.C., dans chaque capitale des États américains se trouve également un capitole qui abrite la Législature de l'État.

⁶⁴⁷ Cité in : PAPILLAULT Rémi, *Portrait de ville, Chandigarh*, p. 10.

⁶⁴⁸ L'eau joue un rôle purificateur dans l'hindouisme, par exemple, les berges des rivières sont souvent aménagées de *ghâts* permettant de faire des ablutions et l'immersion dans leurs eaux participe d'un processus de purification.

D'autres éléments nouveaux se trouvent aussi à travers la proposition de Le Corbusier. Le premier est la fabrication à la manière « évolutive » au lieu « définie », comme ses projets antérieurs : « *Le Corbusier, dans ses projets de ville d'avant-guerre et dans ses derniers plans pour La Rochelle ou Saint-Dié, produit un urbanisme de plan de masse qui montre une ville à construire dans l'instant, pensée de toutes pièces, refusant d'intégrer une dimension future. A Chandigarh, il en va autrement. A l'exception du Capitole, aucune image définitive de la ville ne sera montrée. Il semble que les plans ou maquettes réalisés rendent compte seulement d'un système urbain et ne produisent quasiment pas de formes architecturales de grande échelle. Comme Le Corbusier l'écrit de façon prémonitoire dès 1948 dans un article pour la revue indienne Marg, « après quarante ans de recherches, la théorie tombe face au torrent de l'instinct* »⁶⁴⁹.

Mais cette idée s'inscrit déjà dans les discussions du VIIe congrès des CIAM en 1949, la capacité du pouvoir de maîtrise du sol serait alors l'outil essentiel de l'ouverture au temps. L'idée est que l'autorité doit pouvoir, par périodes variables, lancer des plans de reconstruction de la ville pour l'adapter aux avancées techniques, économiques et sociologiques. Et l'évolution de la ville doit être contrôlée par des outils urbanistiques⁶⁵⁰. Le deuxième point, Le Corbusier essaye de comprendre l'Inde par une voie plus contemporaine. Les conversations avec ses collaborateurs indiens, qui lui donnent les indications sur la culture, la religion, l'art et l'architecture indiens, lui permettent de reformuler ses principes d'urbanisme et d'architecture et de comprendre les principes religieux et communautaires, qui établissent les rapports harmonieux entre les êtres humains et le cosmos. Ensuite, selon Rémi Papillault, il enregistre la beauté du paysage naturel indien, vue du ciel pendant ses trajets en avion, tels que des couchers de soleil sur les méandres des fleuves, les arrangements de couleurs sur les champs, l'organisation subtile des tracés de rues villageoises. Pour le paysage urbain, la scène vivante qui se joue sur les trottoirs des grandes villes, et l'équilibre subtil entre l'habitation villageoise et les champs l'attirent, comme la beauté des animaux domestiques et la plasticité des vaches sacrées. Et c'est enfin et surtout la découverte de l'« éternel présent » dans les huttes et les maisons traditionnelles indiennes qui préexistent sur le site. « *Ce sont les origines humaines qui priment sur tout* », la maison paysanne répond aux données du climat, aux matériaux disponibles et aux usages, « *nous trouvons plus d'information chez les sauvages que les académies n'ont pas touchés* »⁶⁵¹. Dernier point, pour création d'un passé de la ville, outre les villages préservés si possible, Le Corbusier essaye d'implanter et d'infléchir son quadrillage régulier des voies en fonction des traces de l'érosion naturelle, comme le cours du fleuve et le relief, ou préserver les alignements d'arbres existants depuis long temps, qui se présentent comme des éléments actifs de la composition urbaine⁶⁵². Conçue pour devenir une ville unique au monde, construite pour réaliser la joie de vivre dans la simplicité, il fallait pour cela venir aux Indes... « *Chandigarh sera la ville d'arbres, de fleurs et d'eau, de maisons aussi simples que celles du temps d'Homère et de quelques splendides édifices du plus haut modernisme où règnera la règle mathématique...* » (Lettre de Le Corbusier à sa mère, le 4 mars 1951), mais le plan ne prévoit pas suffisamment de logements pour les ouvriers qui bâtissent la ville de leurs propres mains.

2.3. Le plan d'urbanisme⁶⁵³

En moins de huit jours, entre le 20 et le 28 février 1951, Le Corbusier aurait donc établi le plan de la nouvelle capitale du Pendjab. Pour composer la ville indienne, qu'il considère

⁶⁴⁹ PAPILLAULT Rémi, *op.cit.*, p. 24.

⁶⁵⁰ *Ibid.*, p. 24.

⁶⁵¹ *Ibid.*, p. 20.

⁶⁵² *Ibid.*, p. 21.

⁶⁵³ *Ibid.*, pp. 16-17, 32.

comme la synthèse de sa carrière, il n'aura tracé que deux plans si l'on met de côté les croquis d'études et les plans de détails exécutés à l'agence de la rue de Sèvres. Le plan du 18 avril 1951 permet à Le Corbusier, dès le retour de son premier voyage en Inde, de fixer les modifications par rapport au plan Mayer : diminution de la surface urbanisée ramenée à une figure carrée, réseau de voirie quadrillé, stricte hiérarchisation des voies, implantation du Capitole au débouché nord de la vallée d'érosion et diminution de la voirie de distribution à l'intérieur des secteurs. Par contre, il conserve l'orientation de la grille à 45° par rapport au nord, selon la ligne de plus grande pente du site, orientation qui serait la plus favorable pour lutter contre les désagréments des fortes chaleurs et qui va conditionner la composition de l'habitat à l'échelle des secteurs. Pour l'architecte, cette rationalisation du plan permet une meilleure économie générale du projet.

Sur le plan de mai 1952, établi pour 150.000 habitants, sont précisés, dans une nomenclature très complète, le zonage, les principaux équipements, la hiérarchisation des voies. La figure anthropomorphique de départ est déformée en plusieurs points par soustraction ou par addition de parties :

- le plan masse général intègre la forme architecturale du plan du Capitole,
- l'altération du plan par les vallées d'érosion et par les parcs de cœur de secteur est précisée,
- la V8, piste cyclable, est ajoutée spécifiquement pour Chandigarh. Les voies sont normalement homogènes dans leur parcours, à l'exception de V2. Cette homogénéité est légèrement altérée par un cintrage des voies sud-est/nord-ouest qui se lit très bien sur le plan, mais qui est quasi imperceptible *in situ*. L'idée est d'assouplir l'effet de la grille, de l'accrocher aux courbes de niveau et aux lits des ruisseaux, et aussi probablement de raccourcir les perspectives : à l'horizon les voies se referment sur les arbres. Par ailleurs, la hiérarchisation des voies conditionne le tracé des réseaux sanitaires qui signent la modernité de la ville.
- les commerces le long des voies renforcent l'importance de ces dernières, ainsi que la figure en *svastika*,
- quatre secteurs viennent jouxter la zone industrielle,
- une extension sud/sud-ouest est représentée en pointillé.

Le Corbusier ne dessinera plus aucun plan d'urbanisme pour la ville, et les différentes maquettes réalisées à Chandigarh, tant pour le Capitole que pour l'ensemble de la ville, ne feront que renforcer le caractère d'artefact de l'ensemble. A Chandigarh, les seniors architectes vont dessiner le « *Master Plan for the New Capital at Chandigarh* », qui, au fil du temps et sur la base des schémas de départ, précise l'urbanisation des secteurs.

3. La fabrication de la ville

3.1. La commande

La fabrication de Chandigarh se situe au sein de la restructuration géopolitique d'un pays-continent, qui passe de 554 États princiers à la république fédérale laïque de 27 États, lors de la partition tragique de cet immense territoire peuplé en plusieurs nations indépendantes, dont la province du Pendjab est le premier théâtre. Sous la direction de Vallabhbhai Patel⁶⁵⁴ sous l'égide de Jawaharlal Nehru, cette restructuration est entreprise en s'associant à la politique de modernisation à l'échelle nationale, en matière d'économie et de politique, mais pas en matière d'aménagement du territoire, proprement dit, comme en témoigne Kiran Joshi, « *les*

⁶⁵⁴ Ministre de l'Intérieur, ministre des États et Premier Ministre adjoint (1947-1950), il négocie l'intégration des États princiers au sein de la république, mais n'hésite pas non plus à envoyer l'armée.

priorités du développement urbain en Inde restaient non-définies quand Chandigarh fut pour la première fois contemplée »⁶⁵⁵.

Rémi Papillault estime que, Chandigarh et une centaine des villes créées à la suite de l'indépendance font écho à une longue tradition de villes neuves, comme au temps de l'empire moghol, dont les plus célèbres sont Fatehpur Sikri (en Uttar Pradesh), l'éphémère capitale construite par Akbar de 1572 à 1583, date de son abandon, ou encore Jaipur (en Rajasthan), planifiée par Jai Singh en 1728 autour d'un plan à six cases⁶⁵⁶. Pour Ravi Kalia⁶⁵⁷, la fabrication de Chandigarh, Gandhinagar et Bhubaneswar exprime les efforts indiens de définir leur identité architecturale au XXe siècle. Mais la fabrication de Chandigarh et de Gandhinagar, la capitale de Gujarat, pays natal de Gandhi, exprime également une vision idéologique différente entre le camp gandhien et le camp nehruvien sur la modernisation et le future de l'Inde. Le projet de Gandhinagar est réalisé finalement par Doshi et Mewada, deux architectes indiens, en remplacement de Louis Kahn, parce que les gandhiens faisant « *pression pour que Gandhinagar soit une entreprise exclusivement indienne* ». « *Contrairement aux deux autres villes [Chandigarh et Bhubaneswar, commandées aussi par Nehru], Gandhinagar devait devenir emblématique des idéaux gandhiens de swadeshi (indigène) et swaraj (auto-règlement). Représentants de deux versions antagonistes de l'Histoire et de l'idéologie de l'Inde, Gandhi et Nehru utilisèrent tous deux les idéaux du modernisme à leurs fins respectives* ».

3.2. L'acte de naissance

- En juin 1947 : Commission de Cyril Radcliffe est fondée pour déterminer la frontière indo-pakistanaise.
- A 00h00 du 15 aoute 1947 : indépendance de l'Inde et du Pakistan entre en vigueur. La création d'une capitale pour le nouvel Etat du Pendjab est décidée immédiatement par le gouvernement fédéral indien et Nehru.
- En 1948 : création de la Commission du Projet de la capitale par le gouvernement de l'Etat du Pendjab, présidée par P.L. Varma, l'Ingénieur en chef de l'Etat, et depuis 1949 par P.N. Thapar, l'Administrateur en chef du projet, en mars, le site choisi par le gouvernement du Pendjab, après la consultation auprès du gouvernement fédéral indien. La population locale fonde l'*Anti Rajdhani Committee* (Comité de l'Anti-Capitale), en contestant le projet.
- En décembre 1949 : le gouvernement fait son choix de l'équipe d'Albert Mayer pour la conception du projet.
- En janvier 1950 : création du Parlement de l'Inde (Sansad) par la constitution indienne.
- En juin 1950 : la construction est commencée selon le plan d'Albert Mayer, à titre d'expérimentation en réalisant le « *superblock* » dit L 37 et deux grandes voies nord-est/sud-est parallèles qui montent vers le Capitole, la voie sud-est/nord-est relie le forum public, des grands parcs et le lac au centre de la composition.
- En août 1950 : Matthew Nowicki disparaît dans un accident d'avion. Albert Mayer hésite à continuer.
- En novembre 1950 : les ingénieurs Thapar et Varma partent en Europe à la recherche d'une nouvelle équipe d'architectes. Il faut convaincre les maîtres européens d'accepter de travailler avec des honoraires modestes. En un mois, ils rencontrent des spécialistes en Italie, en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas, en Belgique, en Suisse et en France. A Paris, Auguste Perret est trop occupé par Le Havre. En fin, Eugène Claudius-Petit, ministre de la Reconstruction, leur conseille de prendre contact avec Le Corbusier. Celui-ci vient de subir

⁶⁵⁵ JOSHI Kiran, *op.cit.*, p. 26.

⁶⁵⁶ PAPILLAULT Rémi, *op.cit.*, p. 7.

⁶⁵⁷ KALIA Ravi, *Gandhinagar. Building national identity in Postcolonial india*, éd. University of South Carolina Press, South Carolina, 2004, 165 pages.

des revers sur l'ensemble de ses projets urbains dans le cadre de la Reconstruction : à La Rochelle, à Saint-Dié, à Saint-Gaudens, à Marseille... Selon Jean-Louis Cohen dans son ouvrage « *Le Corbusier, la planète comme chantier* », lorsque les ingénieurs indiens viennent à Paris lui proposer d'achever un plan d'urbanisme mis au point par un Américain, à 8000 km de là, en anglais (langue qu'il maîtrise mal selon plusieurs témoignages), pour une rémunération modeste, sa première réaction est-elle le refus. Mais, après réflexion, il voit dans ce projet peut-être la dernière chance qui s'offre à lui d'une application pratique de ses théories. Ses nombreux voyages à la fin des années quarante et au début des années cinquante montrent qu'il prospecte désormais à l'échelle de la planète entière. A Londres, ils rencontrent deux spécialistes de la construction en climat tropical : Edwin Maxwell Fry et Jane Beverly Drew, qui acceptent la collaboration avec Le Corbusier, qui est désigné officiellement comme « *the Chief architect of Chandigarh or the Architectural Advisor to the Government of Punjab* ».

- 21 novembre 1950 : Le Corbusier définit les principaux éléments de programme qu'il envisage pour Chandigarh. Il envoie à Fry et Drew le premier schéma de la circulation des documents pour les prises de décision.

- 19 décembre 1950 : Thapar et Varma repassent à Paris pour la signature du contrat de trois ans, avec des items bien flous, surtout rien n'indique que la mission confiée à Le Corbusier soit la mise en œuvre du plan d'Albert Mayer.

- Début février 1951 : Maxwell Fry arrive à Simla et commence à travailler. Fry et Drew restent 3 ans sur place (1951-1954).

- Fin février 1951 : Le Corbusier et Pierre Jeanneret le rejoignent. Ce dernier reste environ 15 ans sur place.

- Le 7 octobre 1953 : inauguration par le Président de l'Inde, Dr. Rajendra Parsad.

3.3. Les acteurs

- Le gouvernement fédéral indien, en particulier, le Premier Ministre, Jawaharlal Nehru.

- Deux ingénieurs d'Etat, P. N. Thapar, Administrateur en chef du projet de la capitale, et P. L. Varma, l'Ingénieur en chef du Pendjab, qui établissent le programme urbain en s'inspirant de New Delhi au temps de Lutyens.

- La première équipe d'architectes-urbaniste, Albert Mayer et ses associés, Julian Whittlesey, Milton Glass, Clarence Stein, Matthew Nowicki.

- La deuxième équipe d'architectes-urbanistes : Le Corbusier conçoit le plan d'aménagement et les édifices publics principaux surtout le complexe du Capitole, en travaillant depuis son agence parisienne et séjournant deux mois par an en Inde de 1951 à 1965. Il s'appuie sur son cousin et collaborateur, Pierre Jeanneret, qui vit à Chandigarh de 1951 à 1966, en tant que le représentant de Le Corbusier et coordinateur pour la mise au point des plans d'exécution, du chantier, de l'administration. Pourtant, jamais dans les publications son nom n'apparaît, ni le moindre signe de reconnaissance, alors qu'il bâtit en Inde, à Chandigarh plus particulièrement, plusieurs centaines de bâtiments. Jane Drew et Maxwell Fry, le duo d'architectes, sont anciens membres du CIAM. Selon Rémi Papillault, l'apport de Maxwell Fry et de Jane Drew dans la conception urbaine du projet de Chandigarh a aussi été déterminant. La dette se révèle immense quand on considère les secteurs, la composition des ensembles d'habitation, la définition des types d'habitat, le dessin des équipements de secteur. Cependant, de nombreux conflits éclatent entre ce duo d'architectes et le maître du modernisme, malgré un grand respect des deux côtés.

- L'équipe des jeunes architectes – urbanistes indiens : M.N. Sharma, A. R. Prabhawalkar, U.E. Chowdhary, J.S. Dethé, B.P. Mathur, Aditya Prakash, N.S. Lanbha, Doshi ...

- M. S. Randhawa, botaniste, qui, ayant fait ses armes à New Delhi, établit, lui aussi sur plusieurs années, la grille d'arborisation voulue par Le Corbusier, donnant à Chandigarh une « ville verte » impressionnée par la qualité de ses plantations.

- L'organisation du travail entre Paris et Chandigarh : selon Rémi Papillault, après avoir discuté de la commande avec le maître d'ouvrage, Le Corbusier dessine une première esquisse sur ses carnets. Sur la base de ces croquis, ses collaborateurs parisiens établissent les pièces graphiques. Le Corbusier se réserve la perspective ou au moins son habillage, avec la végétation et les personnages qui donnent l'échelle. Cette façon de produire très rapidement, à plusieurs mains, une esquisse composée de plans, de coupes, de façades, de perspectives à soumettre au maître d'ouvrage pour critiques et mise au point du programme, deviendra la règle. Les documents sont ensuite transmis à Pierre Jeanneret qui débat en direct avec les ingénieurs et la maîtrise d'ouvrage indienne. Les séjours indiens de Le Corbusier permettent aussi de faire avancer les discussions. Sur la base des remarques du maître d'ouvrage, l'agence de la rue de Sèvres établit les plans au 1/50 et les plans de détails pour exécution. Elle les envoie ensuite à Chandigarh où Pierre Jeanneret, conjointement avec les ingénieurs, prend le relais pour la réalisation et le suivi de chantier aux équipes indiennes sous le contrôle d'une personne de confiance modelée à l'Atelier : Jeanneret, Véret ou Doshi.

Ce système a assez bien fonctionné pendant les premières années. Par la suite, la redistribution des responsabilités au sein de l'agence de la rue de Sèvres et le redéploiement à Chandigarh de l'ensemble des phases de conception des bâtiments rendront les choses beaucoup plus difficiles pour Le Corbusier qui n'arrivera plus à suivre réellement le déroulé des projets. Les difficultés relationnelles avec la maîtrise d'ouvrage et avec Pierre Jeanneret, très occupé par ses propres chantiers, n'arrangeront rien, et les derniers bâtiments commandés, comme par exemple les Collèges d'art et d'architecture, arriveront difficilement à terme. Les seniors architectes ont, quant à eux, la charge de l'habitat et des équipements dont ils ne veulent rien concéder à Le Corbusier. Les trois seniors détachés pour trois ans en Inde, qui ont tous la cinquantaine et ont déjà construit dans leur pays et à l'étranger, ne pouvaient se contenter du rôle d'architectes d'exécution du grand maître parisien. Ils réussirent à imposer, avec l'aide des ingénieurs indiens, que la conception des logements leur incombe⁶⁵⁸.

3.4. Les phases de construction

Prévue en deux phases de construction, la nouvelle ville est inaugurée par le Dr. Rajinder Prasad, premier président de la république indienne au 7 octobre 1953 avant que la première phase soit achevée entièrement. La maîtrise d'ouvrage indienne engage les travaux en 1951, par la construction des routes et des réseaux, la construction des grands bâtiments suit de près celle des routes.... Les premiers bâtiments sortent de terre en 1952, principalement autour du secteur 22 choisi comme secteur d'expérimentation, puis très vite on urbanise sur l'ensemble de la première phase (secteurs 1 à 30). La stratégie choisie par les administrateurs est de construire un peu partout sur les secteurs pour que tout le territoire de la première phase avance non pas en tache d'huile mais à partir de plusieurs points. Sur les plans des seniors, des équipements sont ainsi lancés en différents endroits pour susciter la construction des parcelles privées. L'expansion va s'effectuer sur l'ensemble du plan, sur la base d'une série d'outils urbanistiques jusqu'ici jamais expérimentés par Le Corbusier. Curieusement, il n'en fera pas son profit pour une utilisation ultérieure⁶⁵⁹.

3.5. Le financement

Les études, les constructions et la gestion sont à la charge du gouvernement indien, pourtant le budget est très limité pour la jeune république, en raison de sa politique de non-alignement, dont la suspension de prêts de la Banque mondiale et la chute de cours de la roupie face au dollar. Avec le manque de main-d'œuvre indienne, habituée à construire en brique et en pisé,

⁶⁵⁸ PAPILLAULT Rémi, *op.cit.*, p. 16.

⁶⁵⁹ *Ibid.*, p. 17.

pour construire en « matériau moderniste » de béton, ce problème financier crée des difficultés tant pour la conception que pour la réalisation. Au moment où le projet est dans les mains des architectes américains, le gouvernement indien hésite avec toute une équipe d'urbanistes basés aux États-Unis et envisage une nouvelle organisation avec un seul architecte américain dirigeant en Inde une équipe de jeunes architectes indiens, les honoraires sont payés en roupies. Pour Le Corbusier, qui au départ devait avoir une rémunération modeste de 2.000 livres sterling par an et 30 livres *per diem* pour ses séjours sur place, déclare finalement que « je le ferai gratuitement, sans honoraires et sans vacations. Je suis heureux d'offrir cela à l'Inde, pays que j'aime »⁶⁶⁰.

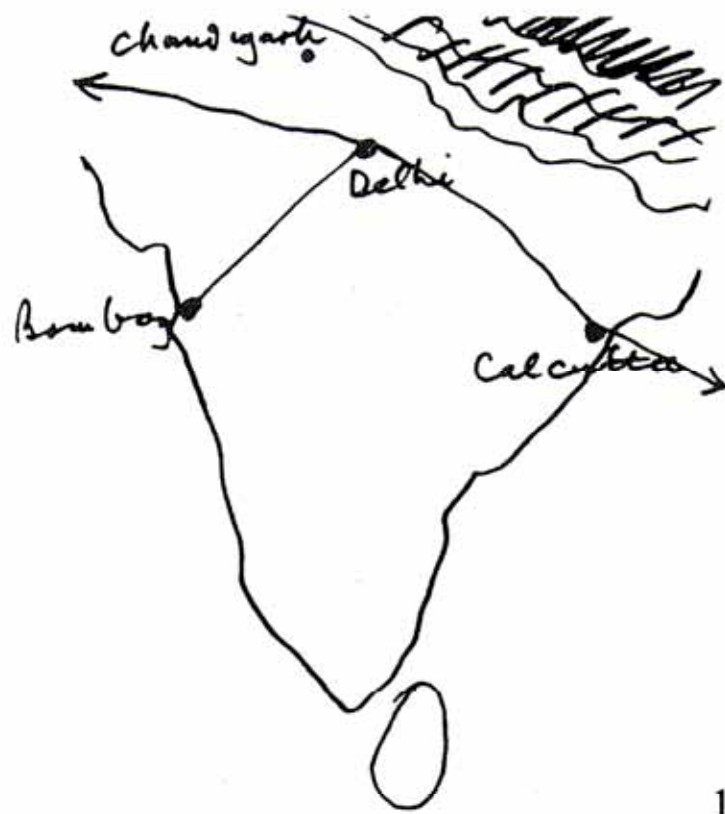
4. La valeur de la ville

Si Nehru considère que Chandigarh est essentiellement la création de Le Corbusier, grâce laquelle, « cette ville a dès à présent fortement marqué l'architecture indienne mais à une manière profondément différente que des patrimoines célèbres du passé »⁶⁶¹. Selon Rémi Papillault, la véritable innovation de Chandigarh, au regard de l'urbanisme corbuséen tel qu'il avait été défini jusque-là, se situe dans la volonté d'intégrer les dimensions temporelles de l'urbanisme. Dans son texte « *Le statut immédiat du pays* », écrit lors de son dix-septième voyage en décembre 1959, l'architecte donne quelques pistes qui montrent à quel point la commande de Chandigarh sert non seulement à expérimenter ses thèses, mais aussi à les remettre en question et aller au-delà. Cette contextualisation indienne fait écho à la fin des certitudes des pères du Mouvement moderne, et la publication tardive de la Charte d'Athènes ne peut masquer ce phénomène. À la lecture de la littérature et des revues de l'époque, il semble que la dimension de rupture par rapport aux théories urbaines de Le Corbusier soit passée inaperçue alors que, de l'aveu même de l'architecte, Chandigarh est l'occasion d'une redéfinition complète de la pensée pour la ville intégrant notamment une dimension temporelle dans une structure de plan ouverte⁶⁶².

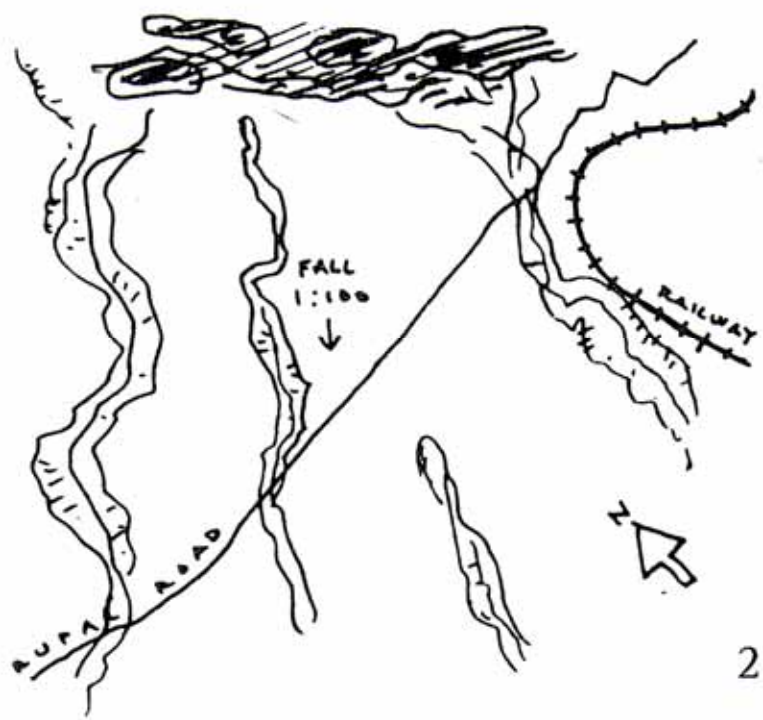
⁶⁶⁰ Cité in : PAPILLAULT Rémi, *op.cit.*, p. 13.

⁶⁶¹ *Ibid.*, p. 24.

⁶⁶² PAPILLAULT Rémi, *op.cit.*, p. 19.



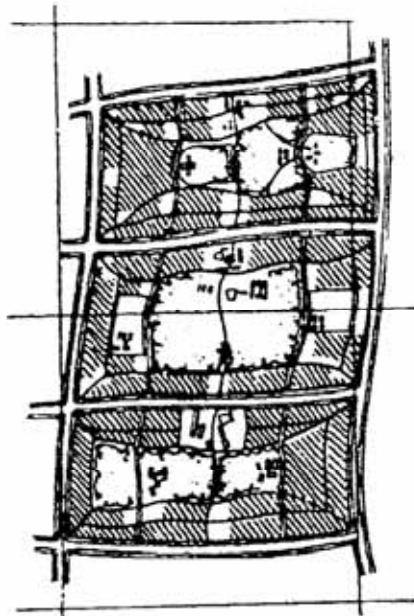
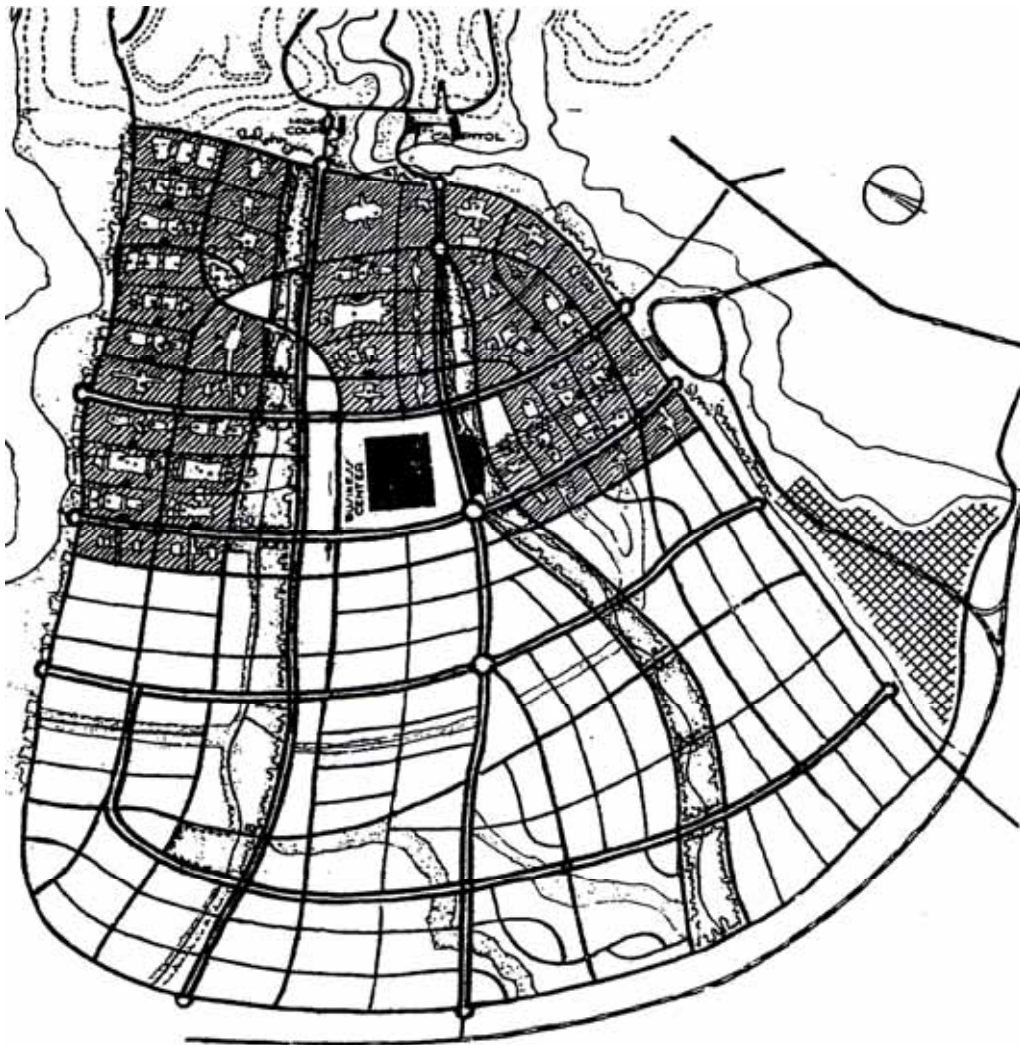
1



2

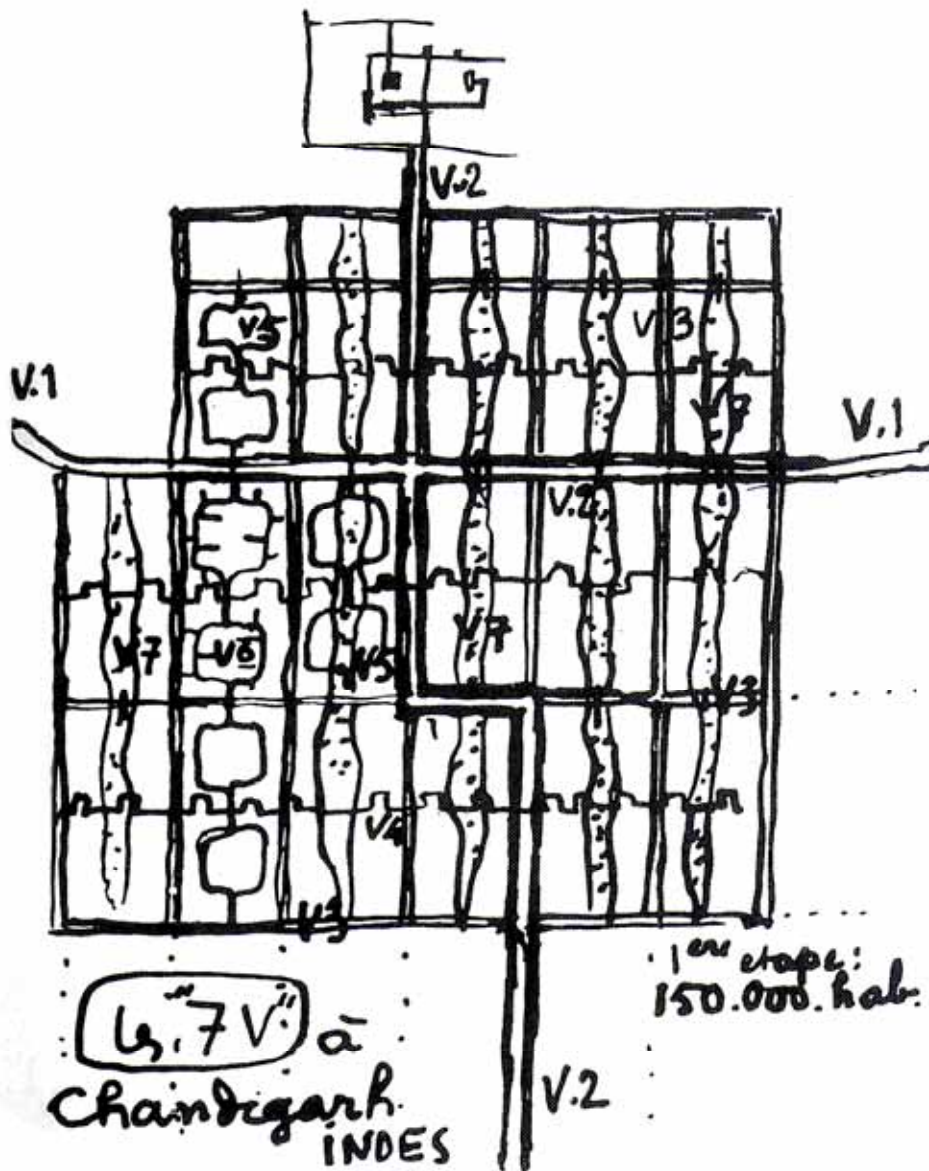
II.2-1. Localisation et caractéristiques du site de Chandigarh vues par Maxwell Fry.

Source: WALDEN Russel, *The Open Hand: essays on Le Corbusier*, éd. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1977, p.355.



II.2-2. Plan d'urbanisme d'Albert Mayer, avec quatre éléments principaux : le Capitole, la Haute-Cour, le Centre d'affaire, les *superblocks*, 1950.

Source: JOSHI Kiran, *Documenting Chandigarh, the Indian architecture of Pierre Jeanneret*, Edwin Maxwell, Fry and Jane Beverly Drew, éd. Ahmedabad, Mapin, 1999, p. 29.

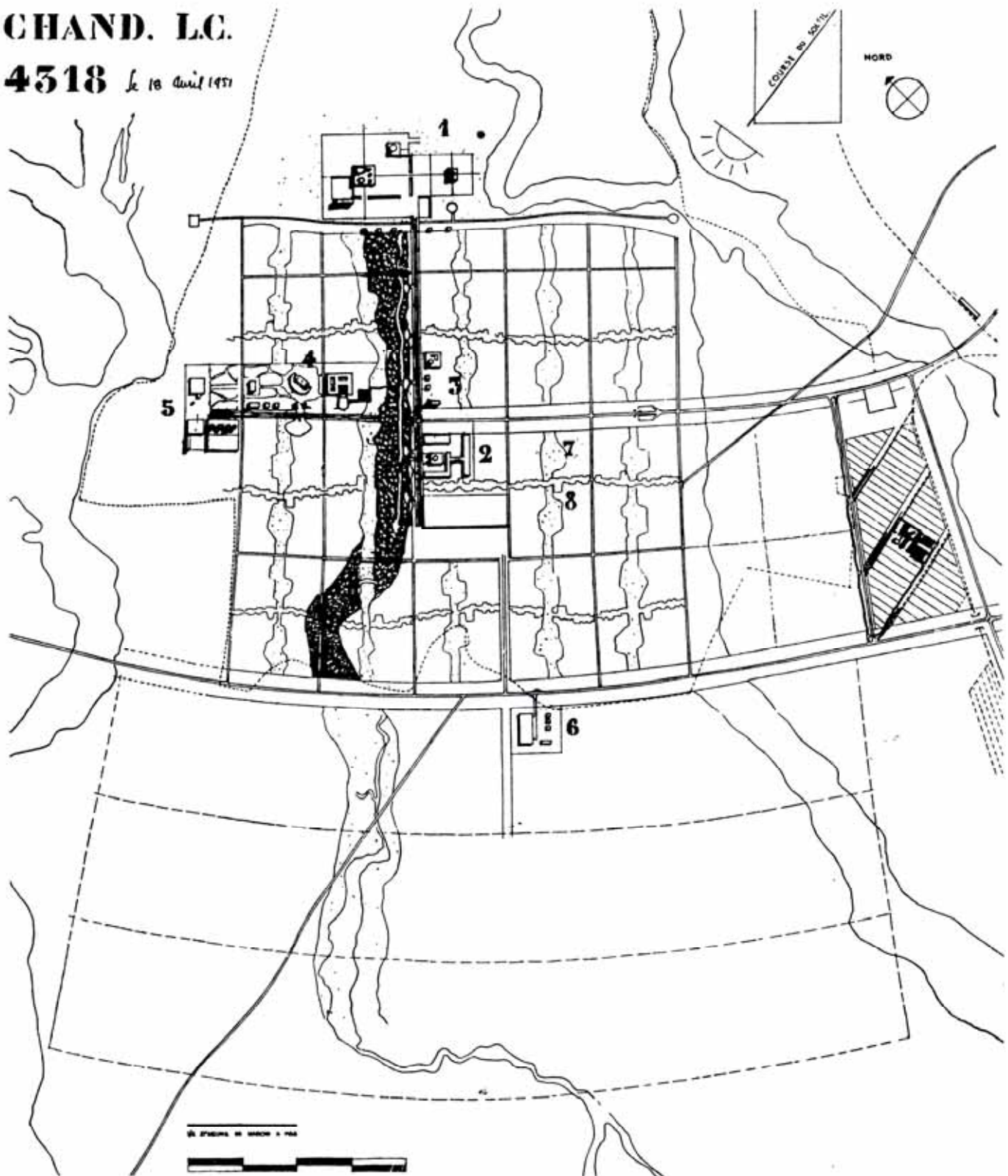


II.2-3. Schéma illustrant la théorie des 7V de Le Corbusier.

Source : LE CORBUSIER, *L'Urbanisme des trois établissements humains*, éd. de Minuit, Paris, 1959.

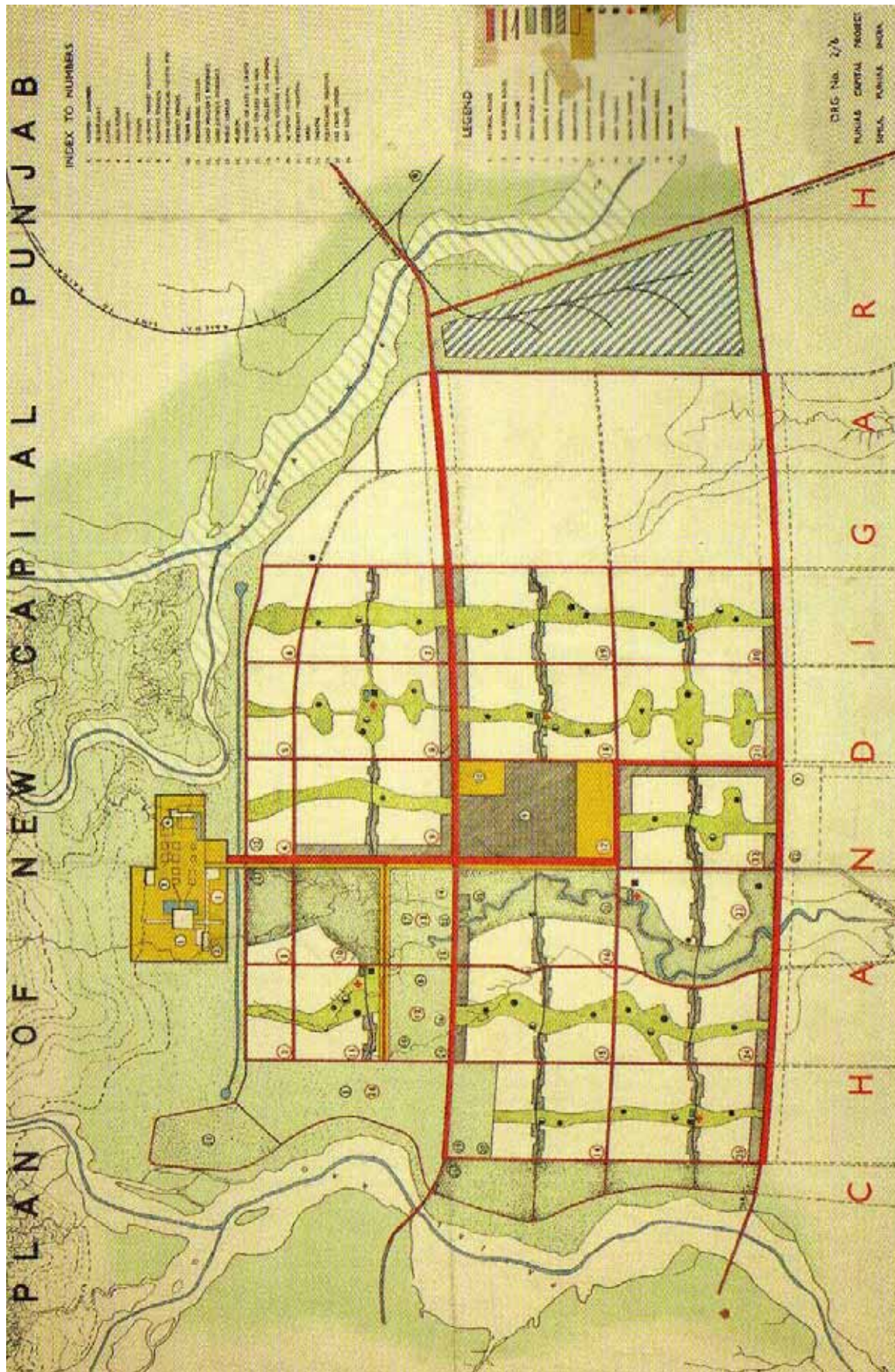
CHAND. LC.

4518 le 18 avril 1951



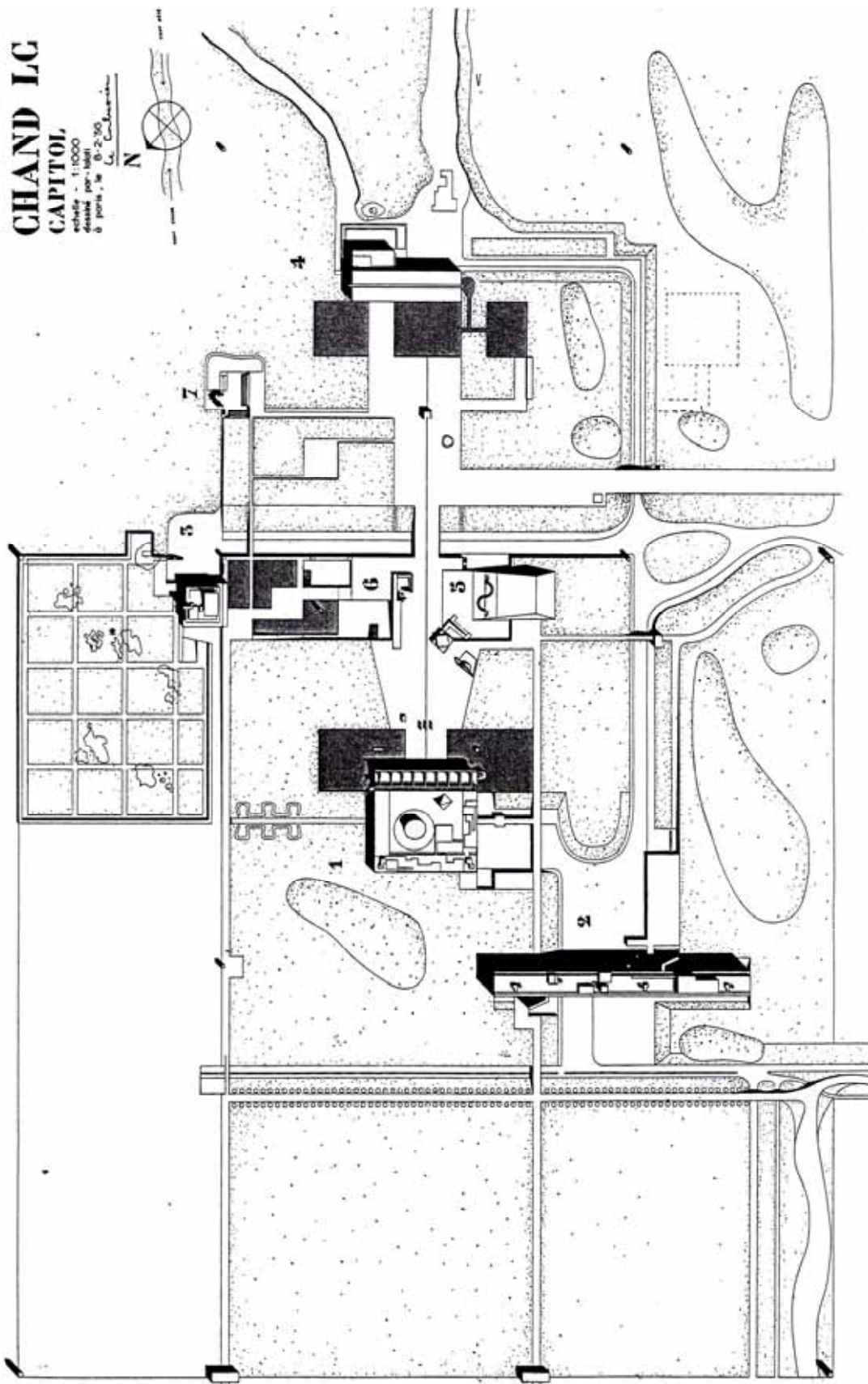
II.2-4. Premier plan d'urbanisme de Le Corbusier pour Chandigarh, 1951.

Source : Fondation Le Corbusier.



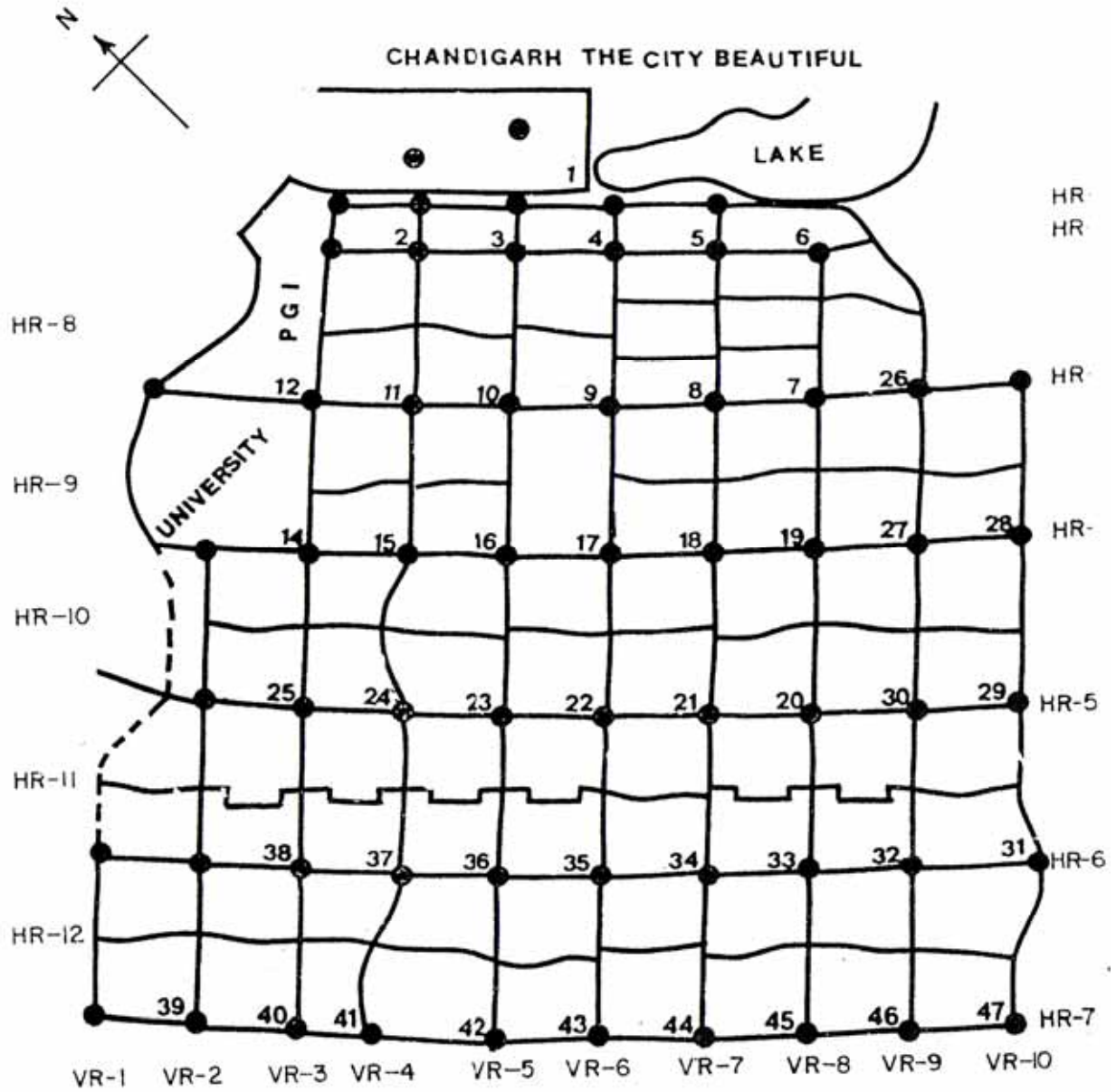
II.2-5. Dernier plan d'urbanisme de Le Corbusier pour Chandigarh, 1952.

Source : Fondation Le Corbusier.



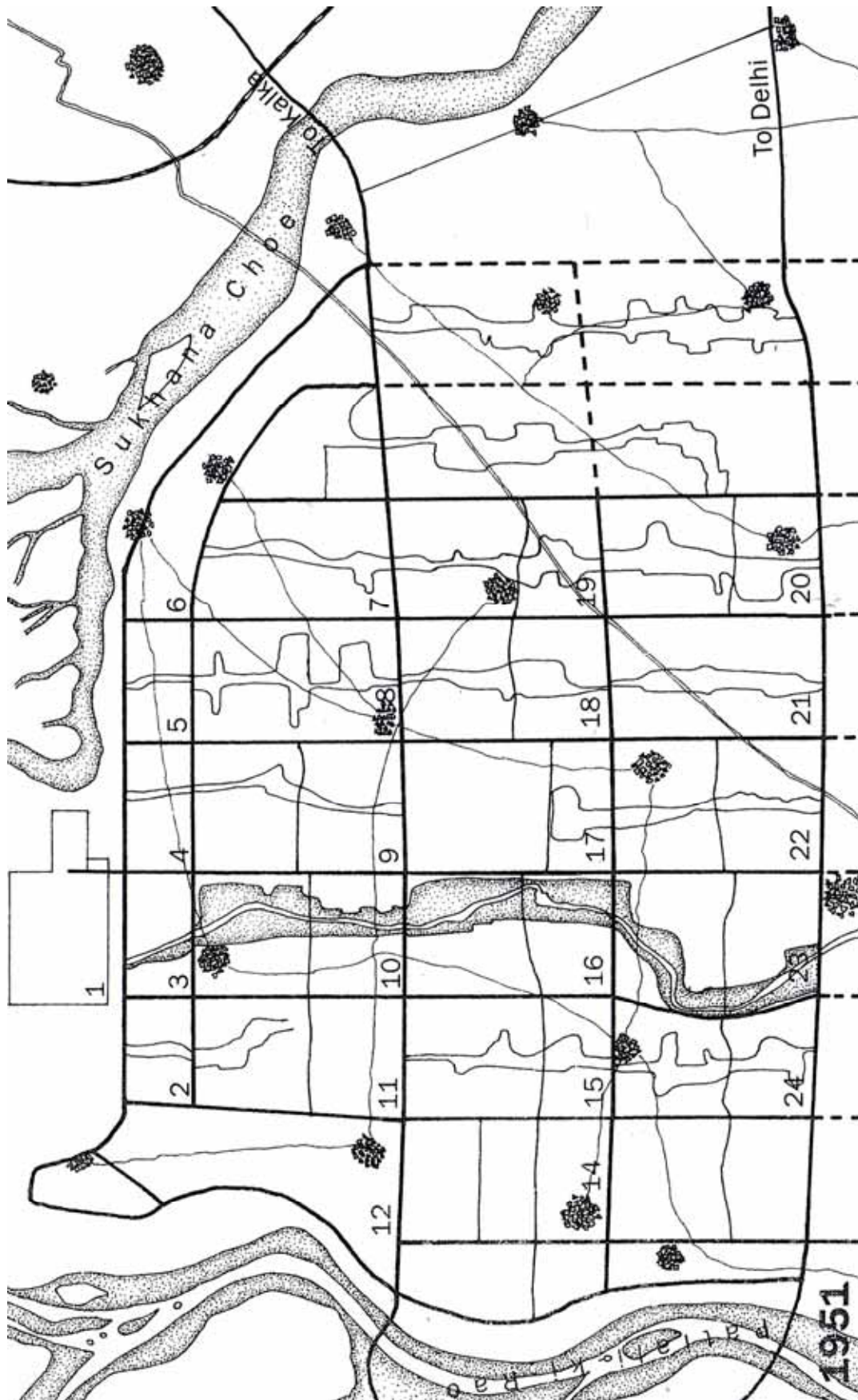
II.2-6. Le Capitole, seul quartier de la ville pour lequel Le Corbusier propose un plan détaillé, 1956 (1- L'Assemblée, 2- Le Secrétariat (les Ministères), 3- Le Palais du Gouverneur, 4- La Haute-Cour, 5- La Fosse de la Considération, 6- Les bassins devant le Palais du Gouverneur, 7- La Main Ouverte)

Source : Fondation Le Corbusier.



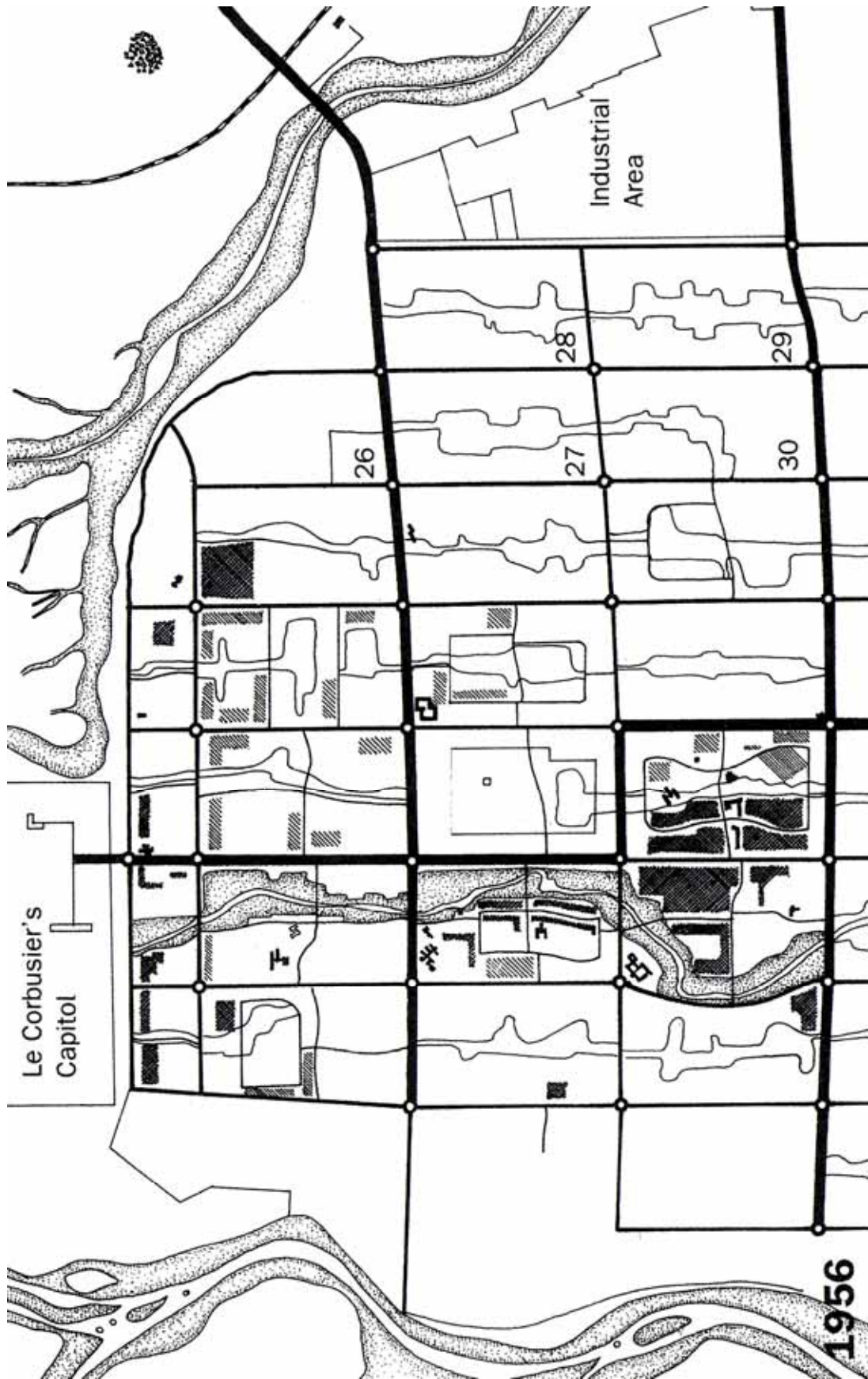
II.2-7. Numérotation des voies urbaines et des grands îlots par Le Corbusier.

Source: V.S BHATNAGAR, *Chandigarh, The city beautiful*, éd. A.P.H. Publishing Corporation, New Delhi, 1996, p. 16.



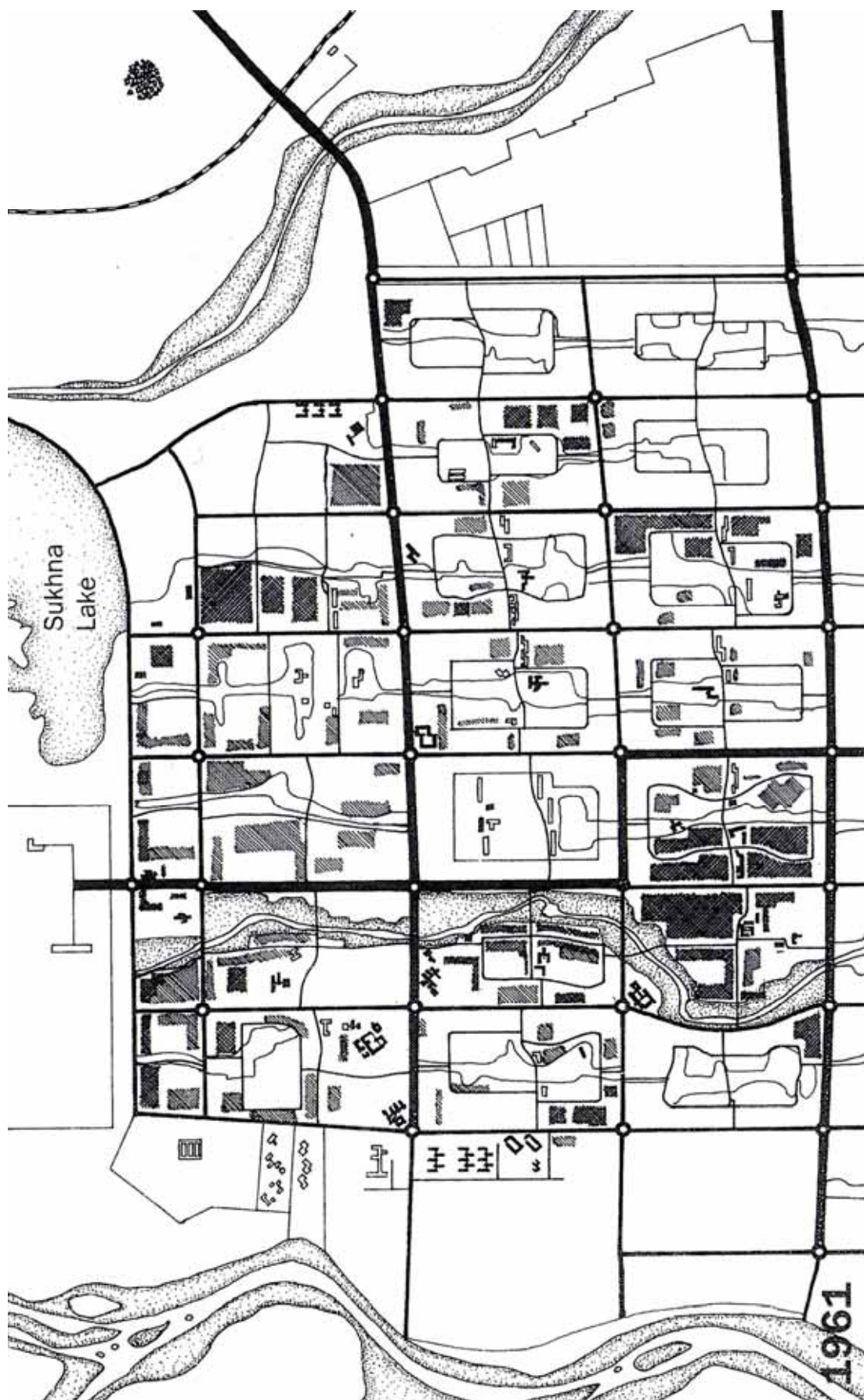
II.2-8. Quatre phases « évolutives » de Chandigarh, 1951, 1956, 1961, 1966.

Source: JOSHI Kiran, *Documenting Chandigarh, the Indian architecture of Pierre Jeanneret, Edwin Maxwell, Fry and Jane Beverly Drew*, éd. Ahmedabad, Mapin, 1999, p. 32.



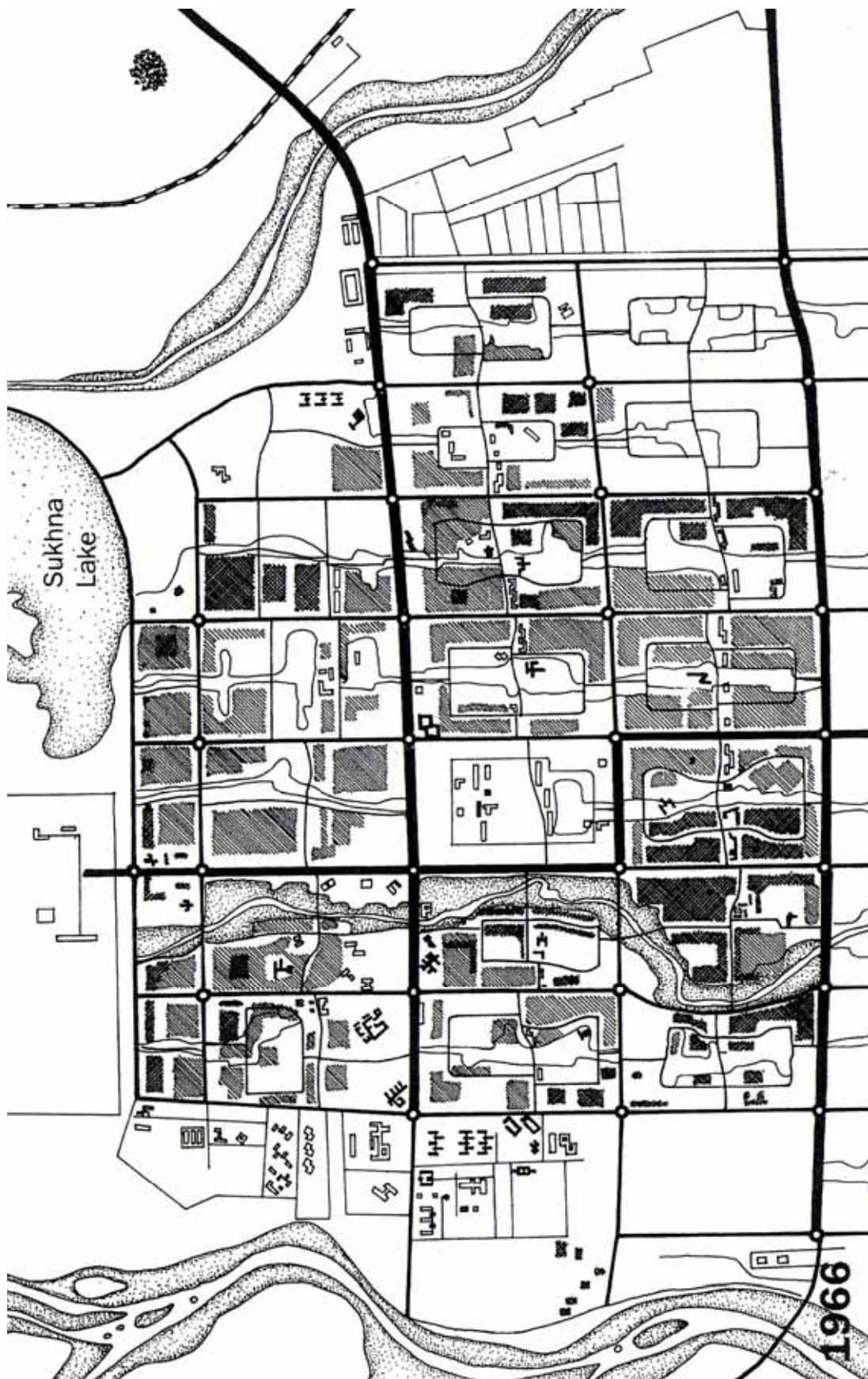
II.2-9. Quatre phases « évolutives » de Chandigarh, 1951, 1956, 1961, 1966.

Source: JOSHI Kiran, *Documenting Chandigarh, the Indian architecture of Pierre Jeanneret, Edwin Maxwell, Fry and Jane Beverly Drew*, éd. Ahmedabad, Mapin, 1999, p. 32.



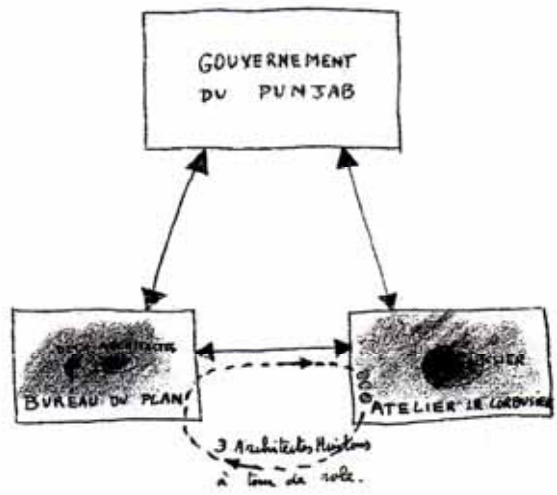
II.2-10. Quatre phases « évolutives » de Chandigarh, 1951, 1956, 1961, 1966.

Source: JOSHI Kiran, *Documenting Chandigarh, the Indian architecture of Pierre Jeanneret, Edwin Maxwell, Fry and Jane Beverly Drew*, éd. Ahmedabad, Mapin, 1999, p. 32.

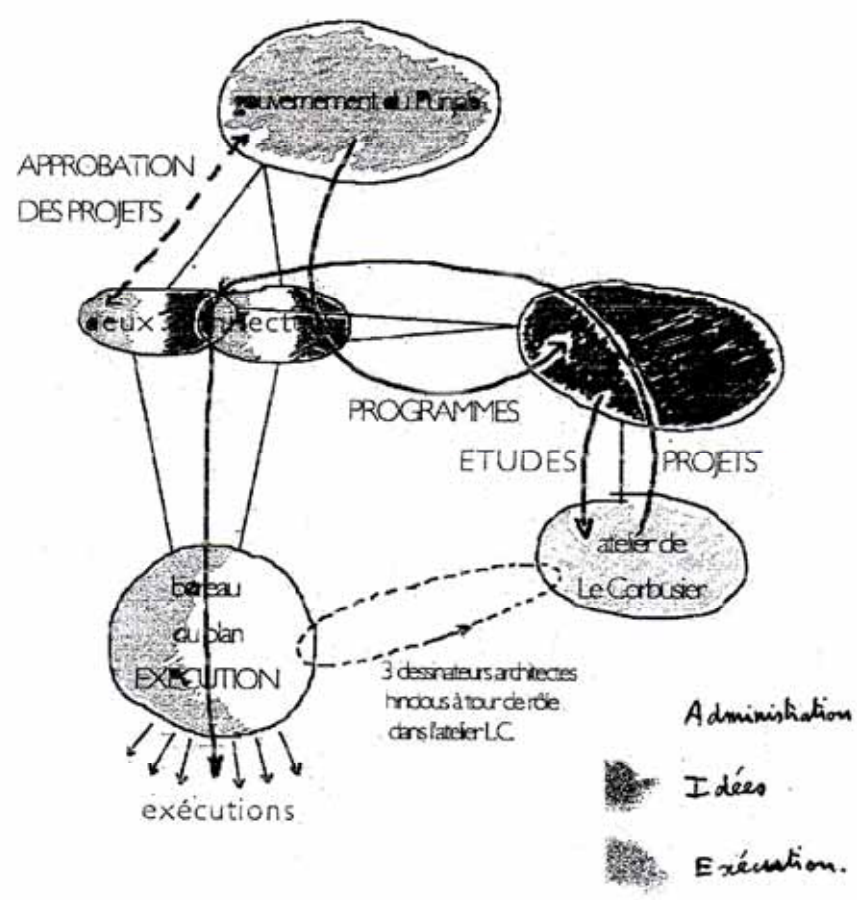


II.2-11. Quatre phases « évolutives » de Chandigarh, 1951, 1956, 1961, 1966.

Source: JOSHI Kiran, *Documenting Chandigarh, the Indian architecture of Pierre Jeanneret, Edwin Maxwell, Fry and Jane Beverly Drew*, éd. Ahmedabad, Mapin, 1999, p. 32.



Administration
 Idee
 Execution.



Administration
 Idee
 Execution.

II.2-12. « Diagrammes d'organisation » de travail proposés par Le Corbusier.

Source : Fondation Le Corbusier.

3. La Grande – Motte, France

Fondée au même moment que neuf Villes Nouvelles françaises, La Grande-Motte, initialement une simple station balnéaire, est le meilleur exemple parmi les villes de fondation, proprement dites, créées en France après la guerre.

1. Le lieu – le site

1.1. La localisation

Fondée pendant les années 1960, La Grande-Motte (en occitan La Mota Granda) est une ville balnéaire française au bord de la Méditerranée, située dans le département de l'Hérault et la région Languedoc-Roussillon, dans le sud de la France. Localisée sur la côte du littoral languedocien du golf du Lion, elle est à environ 20 km au sud-est de Montpellier et 40 km au sud-ouest de Nîmes. On peut y accéder par plusieurs moyens. En transports en communs, par avion l'aéroport de Montpellier - Méditerranée (l'ouverture en 1946) étant à 10 km, ou par le train par la gare TGV de Montpellier qui maintient des liaisons quotidiennes avec toutes les grandes villes. La gare ferrée de Montpellier a été construite pendant les années 1830, tandis que le chemin de fer Montpellier - Nîmes a été mis en place pendant les années 1840. Depuis la gare, un service régulier d'autobus assure le transfert aller-retour à La Grande-Motte (environ 30 minutes). En voiture, il y a deux voies express de 20 km chacune qui la relient directement à Montpellier ou l'autoroute A9 dans la direction de Nîmes. En fait, cette autoroute rejoint toutes les villes de l'arrière-pays du littoral, telles Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan,..., avant de se raccorder à l'autoroute espagnole AP-7 à Perthus. Au l'autre bout, elle rejoint l'A7 à l'Orange, pour remonter vers le nord ou pour aller à Marseille. Ces autoroutes ont été construites pendant les années 1960 et ont été mise en service pendant des années 1970, dans le cadre de l'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon. C'est-à-dire pendant la même période que la fondation de La Grande-Motte. Mais il y a également des routes nationales qui existaient auparavant, comme la RN 113 de Nîmes à Narbonne via Montpellier puis la RN 9 de Narbonne à Perpignan, enfin la RN 114 de Perpignan à la Côte Vermeille et la frontière via Cerbère et Port-Bou.

1.2. La situation

La fondation de La Grande – Motte s'est inscrite dans le programme de l'aménagement de l'ensemble des 180 km du littoral de la région Languedoc-Roussillon, entre la Camargue et les Pyrénées, à la frontière espagnole, étudié en 1962 par le gouvernement du Général de De Gaulle. Parmi les opérations lancées dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, la mise en valeur des potentialités touristiques du Languedoc-Roussillon présente de fortes singularités qui expliquent peut-être son indiscutable succès. Elle participe au processus de spécialisation des régions françaises qui tend à se mettre en place à l'époque⁶⁶³. Et dans le domaine touristique balnéaire, les régions elles-mêmes sont rappelées à se spécialiser. La Côte d'Azur doit continuer à accueillir comme par le passé des touristes aisées. La Corse se voit assigner une double vocation : un tourisme proche de la nature, avec camping et nautisme, et à un tourisme raffiné sur certains sites précis. Alors que le Languedoc-Roussillon est voué aux loisirs de masse, il ne saurait devenir synonyme de tourisme au rabais, selon Olivier Guichard⁶⁶⁴. En effet, les autorités françaises décident d'ouvrir le littoral languedocien à l'industrie touristique naissante grâce aux congés payés d'été, à la généralisation de l'automobile, et pour détourner également les masses de touristes français et éventuellement

⁶⁶³ PRELORENZO Claude, PICON Antoine, *L'aventure du balnéaire, La Grande Motte de Jean Ballardur*, éd. Parenthèse, Marseille, 1999, p. 31.

⁶⁶⁴ GUICHARD Olivier, *Aménager la France*, éd. Robert Laffont, Paris, 1965, p. 170.

nordiques, qui jusque là, préfèrent les plages espagnoles⁶⁶⁵. Rendre habitable la côte languedocienne en évitant toute spéculation immobilière, permettre aux classes moyennes d'accéder aux loisirs balnéaires dans un cadre bâti de qualité, capter une partie de la clientèle étrangère attirée par l'Espagne relevait encore une fois du pari⁶⁶⁶.

La façade du littoral méditerranéen français se divise en deux parties très contrastées, au regard des activités touristiques et de l'urbanisme. Construite sur une étroite bande littoral, celle de la Côte d'Azur est dotée de stations balnéaires traditionnelles, en symbioses avec les villes historiques, bien équipées et fréquentées toute année par des touristes d'élite fortunée, attirée par leurs riches passées, culture et architecture, et par leur climat agréable, dans l'environnement d'une région au peuplement ancien. Quant au Languedoc-Roussillon, « *ce littoral n'est pas une terre très ancienne. Les Romains, si l'on en croit Strabon, ne connaissaient pas le rivage actuel. Leurs galères abordaient cette province de l'Empire sur la côte sablonneuse et malaisée que dessine sensiblement aujourd'hui la rive nord des étangs. C'est à Lattes, par exemple, qu'ont été retrouvés les vestiges d'un port et les restes de galères romaines naufragées. Le lido continu que nous pratiquons ne s'est peu à peu constitué et consolide qu'au cours du premier millénaire. Il a pris la forme d'un cordon lagunaire de 180 kilomètres de long séparé de la plaine par des étangs saumâtres, peuplés d'anguilles. De petits fleuves côtiers, le Vidourle, le Lez, l'Hérault, l'Aude, le coupent par des estuaires que l'on dénomme localement des « graus ». Ils servaient d'abri aux bateaux des pêcheurs et avaient ancre sur le bord de la mer de petits villages tels que Le Grau-du-Roi ou Palavas-les-Flots. L'évolution des besoins et des mœurs y ajoutait de jour en jour des résidences de loisirs. En 1962, outre le soleil et l'attrait d'une mer chaude, la côte languedocienne offrait encore à la tentation des estivants la virginité d'une immense et belle plage de sable fin, mais gâtée par les moustiques qui infestaient cette terre gorgée d'eau* »⁶⁶⁷.

En effet, au début des années soixante, le gâchis se limite à quelques sites qui, à l'instar de Palavas-les-Flots, ne connaissent aucune préoccupation d'urbanisme moderne, selon Pierre Racine⁶⁶⁸. Alors que l'on a laissé se développer un tourisme sauvage qui dégrade dangereusement ce littoral sauvage, avec d'immenses étendues de plages de sable fin, de nombreux étangs littoraux exploitables pour le nautisme et la pêche, et certains sites de collines particulièrement agréables. Pour tous ces raisons, la côte languedocienne fait un peu figure de Far-West, un Far-West que « *l'action vigoureuse de l'Etat peut seule tirer de son sous-développement et de son anarchie* »⁶⁶⁹. C'est ainsi que sur ce littoral du Languedoc-Roussillon, une région encore ancrée dans ses traditions paysannes, pousseront du sable et des marécages une chaîne de six Unités Touristiques, se reposant entièrement sur un soubassement artificiel et une infrastructure toute neuve. Séparées par des espaces naturels protégés, elles se composent de communes existantes et des stations balnéaires créées « *ex nihilo* », dont La Grande-Motte, et pour répartir l'accueil d'un million de futurs estivants français et étrangers dans des types résidentiels différents. La définition des six Unités Touristiques se précise en particulier. Aux facteurs géographiques et géopolitiques qui ont présidé à leur désignation s'adjoignent des considérations plus immédiatement touristiques comme la prise en compte de la capacité des plages qui permet de fixer le nombre de vacanciers⁶⁷⁰.

⁶⁶⁵ Chaque année, plus de deux millions et demi de touristes étrangers traversent cette région pour aller en Espagne. RACINE Pierre, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*, éd. Midi-Libre, Montpellier, 1980, p. 4.

⁶⁶⁶ PRELORENZO Claude, PICON Antoine, *op.cit.*, p. 8.

⁶⁶⁷ BALLADUR Jean, *La Grande-Motte, l'architecture en fête ou la naissance d'une ville*, éd. Espace Sud, Paris, 1994, pp. 19-20.

⁶⁶⁸ RACINE Pierre, *op.cit.*, p. 27.

⁶⁶⁹ PRELORENZO Claude, PICON Antoine, *op.cit.*, p. 35.

⁶⁷⁰ *Ibid.*, p. 36.

Réparties sur quatre départements : le Gard, l'Hérault, l'Aude et les Pyrénées-Orientales, les unités découlent d'études d'aménagement du territoire et du Plan directeur d'aménagement du littoral, qui résulte d'une longue phase de réflexion, de processus de fabrication et de structures administratives et créatives particulières, afin de définir ce plan et d'engager sa réalisation. Chargée par l'Etat, une équipe de huit urbanistes réputés étudient le plan directeur d'aménagement du littoral, et par la suite, le plan d'urbanisme des stations. Jean Balladur, Georges Candilis, Jean Lecouteur, Raymond Gleize, Edourd Hartené, Pierre Lafitte, Henri Castella, Elie Mauret travaillent au sein de l'Atelier d'Aménagement du Languedoc-Roussillon à Montpellier. Si l'équipe est présidée par Georges Candilis, Jean Balladur sera l'architecte en chef du projet de La Grande-Motte et de son unité. Sur ce littoral de 160 km de plages de sable avec quelque centaines mètres de largeur, et 20 km de côtes rocheuses, s'enchaînent successivement, d'est en ouest, six unités : la première s'étendant du Grau-du-Roi à Palavas-les-Flots, l'unité du Cap d'Agde, une unité s'étendant de Valras-plage à l'embouchure de l'Aude, une autre bornée par Saint-Pierre-sur-Mer et Gruisan, une de Leucate au Barcarès, une dernière enfin de Canet-plage au Racou. Chaque unité, conçue par un urbaniste réputé, se compose de plusieurs stations, anciennes ou neuves. Située donc dans « l'Unité Touristique du Grau-du-Roi-Palavas », qui desservira Montpellier et Nîmes, La Grande-Motte s'insère entre ces deux communes et englobe les territoires de deux départements, l'Hérault et le Gard.

L'une de deux premières stations réalisées et la plus grande parmi les stations⁶⁷¹, « *La Grande – Motte a voulu offrir une alternative aux modèles qui existaient à l'époque, à l'Espagne et à son mur d'immeubles en bord de plage, aux stations de la mer Noire conçues pour un hébergement uniquement hôtelier, ou encore aux marinas américaines et à leurs modernes étendues. De cette ambition est née une véritable ville dotée de rues, de places, d'équipements et de commerces, une ville comprenant aussi bien des logements collectifs que des villas et des terrains de camping* ⁶⁷² ».

Au niveau de l'armature urbaine, hors les deux communes de son unité et les stations balnéaires voisines créées simultanément, la ville importante la plus proche est Montpellier, la préfecture du département de l'Hérault et de la région Languedoc-Roussillon. Cette ville médiévale (datant du Xe siècle) était un centre d'échanges entre le nord de l'Europe, l'Espagne à l'ouest, l'Italie à l'est et le bassin méditerranéen. Elle est bien plus jeune que ses voisines de la région comme Nîmes, Narbonne, Béziers, Carcassonne et Perpignan, pour la plupart créées à l'époque romaine, mais elle est la plus peuplée. Ces villes forment une ceinture de centres urbains de l'arrière-pays, parallèle au littoral courbe du Golfe du Lion. Elles sont reliées, à l'heure du projet, par la RN 113 de Nîmes à Narbonne via Montpellier puis la RN 9 de Narbonne à Perpignan, et enfin par la RN 114 de Perpignan à la Côte Vermeille et la frontière via Cerbère et Port-Bou. Sur cet axe longitudinal étroit au long duquel la circulation est déchargée mais passe à l'écart du littoral, viennent se greffer plusieurs grandes transversales : la RN 110 vers Alès, la RN 9 et la RN 113 vers Carcassonne et Toulouse,... La route ne rejoint le littoral qu'entre Agde et Sète sur plusieurs kilomètres.

1.3. La géographie

« La partie littoral du Languedoc est une vaste et originale pièce de la terre de France. Quand on la parcourt d'un œil superficiel, elle paraît bien monotone. Certes, la plage est belle sous le poids chaud du soleil. Elle court du levant au couchant, comme une captive

⁶⁷¹ La Grande Motte et Leucate-Barcarès sont mises en chantier les premières car ces deux stations intéressent quatre départements : les Pyrénées Orientales et l'Aude, l'Hérault et le Gard. La Grande Motte borde la limite départementale de l'Hérault et du Gard.

⁶⁷² PRELORENZO Claude, PICON Antoine, *op.cit.*, p. 5.

sauvage et dévêtue, nourrie par le sable fin que la terre et la mer échangent au gré de leur humeur. De petites dunes paresseuses sont couchées tout au long. Leurs reliefs tendrement galbés tracent les seules figures avenantes, mais échevelées, de cette étendue plate comme l'eau qui l'engendre. Quand on se prend à l'aimer, elle se montre pleine de charmes et pleine de contrastes, comme ses habitants »⁶⁷³.

Fondées de la même façon que des Villes Nouvelles, les Unités Touristiques se forment par le regroupement des petites communes existantes et de nouvelles créations urbaines, qui peuvent être des stations autonomes ou des dispositifs complémentaires. L'Unité Touristique du Grau-du-Roi-Palavas, la première en descendant du nord, englobe deux communes, Le Grau-du-Roi, Palavas et trois nouvelles créations, dont La Grande-Motte.

Le seul débouché maritime du Gard, Le Grau-du-Roi est situé au sud-est du lieu d'implantation de La Grande-Motte. Existait depuis l'époque médiévale, Le Grau-du-Roi a ensuite été l'avant-port royal d'Aigues-Mortes, auquel il est lié par un chenal creusé de 6 km. Avant le prolongement de la ligne de chemin de fer de Nîmes – Aigues-Mortes, il n'est qu'un petit village isolé de pêche et d'agriculture, même si, depuis le XIXe siècle, la mode des bains de mer tend à se généraliser. Grâce à cette nouvelle infrastructure et après des années de travaux et de mises aux normes sanitaires, le 26 avril 1924 un décret du Président de la République classe enfin Le Grau-du-Roi : « station climatique et balnéaire ». Le programme d'aménagement du littoral languedocien envisage de moderniser cette caractéristique par la création d'un port de plaisance, Port Camargue de 4 600 places, au sud de la station.

Originellement petit village de pêcheurs - fournisseur de Montpellier, ainsi que point de la défense côtière incarnée par la Redoute de Ballestras, Palavas-les-Flots se situe à l'est de La Grande-Motte et à environ 10 km par la route au sud du centre de Montpellier. Son territoire est composé de cordons dunaires séparant deux étangs : l'Arnel à l'ouest et le Méjean à l'est. Elle devient le chef-lieu d'une nouvelle commune en 1850, mais la mode des bains de mer à partir du XIXe siècle attirera des touristes locaux et des activités saisonnières, elle devient la principale station balnéaire fréquentée par les Montpelliérains et les Héraultais. Le programme d'aménagement du littoral languedocien envisage de relier cette station à une nouvelle, la station linéaire de Carnon, construite sur un cordon littoral vierge entre l'étang de l'Or et la mer.

La Grande-Motte est la plus grande station et sa localisation lui permet d'être autonome. D'abord, elle est assez loin de Palavas-les-Flots et de Carnon à l'ouest. Ensuite, elle est adossée à deux grands étangs, dont le Ponant, l'étang artificiel créé avec la station, qui la sépare du Grau-du-Roi à l'est, et l'Or, l'étang naturel qui la sépare des communes villageoises existantes Mauguio, Candillargues et même Montpellier au nord-est. Et au sud, elle aborde la mer méditerranéenne par une plage en pente douce, orientée plein sud, qui s'étend sur 4 km. L'étang du Ponant est en fait une lagune creusée pour alimenter en remblai de construction La Grande-Motte. Il a une surface de 200 ha. Il est alimenté par la rivière du Vidourle et sert d'exutoire lors des fortes crues. Il communique avec la mer via un grau unique, le Passe des Abymes. L'étang de l'Or est alimenté et relié par plusieurs ruisseaux et canaux, il a une surface de 3000 ha.

Le lieu d'implantation de La Grande-Motte a été choisi sur la commune de Mauguio, occupé par trois grandes fermes : la Grande Motte, la Haute-Plage, la Petite Motte, dont les deux dernières n'étaient pas plantées de vigne. Leurs terres basses, s'élevaient à peine de quelques dizaines de centimètres au dessus du niveau de la mer. Elles ne sont pas cultivées parce

⁶⁷³ BALLADUR Jean, *Œuvre*, éd. Score, Paris, 1974, p. 22.

qu'elles sont fréquemment envahies par des eaux saumâtres et restaient donc marécageuses⁶⁷⁴. La surface totale est de 450 ha. C'est un site vierge, une lande désertique qui appartient à « *une côte plate et sans relief, invisible presque de la mer, un paysage marécageux, extrêmement déboisé. Rien n'y attire, ou n'y retient le regard* », écrit Pierre Racine⁶⁷⁵. Il est bordé d'une grande plage adossée à des dunes de sable fin, la plus grande des dunes, qui marque ce lieu, a donné son nom à la ville, La Grande - Motte. Au loin vers le nord, au-delà de la plaine littorale et de Montpellier, se découpe le relief des Cévennes.

L'élément particulier du site est des vents violents qui balaient le littoral : les vents du nord et nord-ouest abaissent le niveau de la lagune et refoulent l'eau vers la mer ; à l'inverse, les vents dits « marins » est-sud-est remplissent les étangs. Les assauts répétés des vents marins, chargés d'embruns salés empêchent la croissance de toute végétation ; seules les salicornes, adaptées au sel et les oyats fixateurs de dunes, résistent à la furie des vents. Ils vivent dans les terrains salés et au bord des étangs ; la saladelle vit sur les terrains salés les plus élevés. Elle est connue car à la fin de l'été, elle porte de belles fleurs « immortelles » ; les oyats sont des graminées employées à fixer les sables des dunes ; le roseau des marais, de un à deux mètres, affectionne les lieux humides, les fossés, même si l'eau est saumâtre ; le tamaris ne craint pas les terres sablonneuses légèrement salées, il peut atteindre jusqu'à 8 ou 10 mètres ; les pins pignons ouvrent leurs parasols en arrière des plages.

Concernant le climat, il est favorable pour une station balnéaire. Le ciel gris et les basses températures sont rares. La température moyenne en janvier et février est supérieure à 5°C ; les jours de gelée ne sévissent qu'en périodes irrégulières, dépassant rarement vingt jours. En été, la température est chaude, dépassant 22°C ; le niveau des lagunes baisse ; tout autour des étangs, des cristaux de sel apparaissent sur le sol qui se fendille. En hiver, la température de l'eau est rarement inférieure à 10°C. L'ensoleillement est de 2 650 h/an, dont 1 240 h en été. La mer alors chaude, douce, bleue fait de ce rivage un lieu idéal pour les vacanciers. Le nombre annuel de jours de pluie varie entre 40 et 70. Les précipitations dépassent rarement 700 millimètres. Si les pluies sont rares, les précipitations sont violentes, prenant la forme de trombes d'eau. Les rivières grossissent très vite, inondant souvent les plaines et les côtes du golfe. La lagune gorgée d'eau éclate, ouvrant des brèches vers la mer.

Outre les moustiques (douze millimètres de long) qui posent un problème grave à l'habitat, les principaux habitants sont les oiseaux, dans les joncs et les roseaux des marécages. On y trouve des échassiers sédentaires : le flamant rose, le râle d'eau, le héron cendré, la foulque macroule ; des palmipèdes : le canard sauvage ou colvert, la mouette rieuse ; des échassiers migrateurs : la cigogne, la poule sultane⁶⁷⁶. Au niveau de l'occupation du sol, à l'intérieur des étangs se trouvent également des cabanes de pêcheurs, par exemple près de Pérols ou de Lattes. Les cabanes de pêcheurs sont construites le plus souvent avec des matériaux de récupération, planches, tôles déployées, toiles goudronnées, bidons, panneaux publicitaires...« *Au début des années soixante, le gâchis se limite heureusement à quelques sites, qui à l'instar de Palavas-les-Flots, ne connaissent aucune préoccupation d'urbanisme moderne. Ailleurs, on a laissé se développer un tourisme sauvage qui dégrade dangereusement le littoral* ⁶⁷⁷ ». Sur le littoral, il existe une route côtière qui relie Carnon au site de La Grande-Motte.

⁶⁷⁴ BALLADUR Jean, *La Grande-Motte, l'architecture en fête ou la naissance d'une ville*, op.cit., p. 34.

⁶⁷⁵ RACINE Pierre, op.cit., p. 35.

⁶⁷⁶ Le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme de l'Environnement d'Hérault, *La Grande-Motte, cité des dunes*, éd. Presses du Languedoc, 1994, pp. 6-11.

⁶⁷⁷ PRELORENZO Claude, PICON Antoine, op. cit., p. 35.

En matière de navigation, « *le mistral et la tramontane, qui soufflent fréquemment, rendent l'eau glaciale et la navigation dangereuse. Privé de tout port de plaisance de l'embouchure du Rhône à Collioure, le golfe du Lion est depuis toujours redouté des navigateurs. Quel contraste avec la Provence et la nouvelle « Costa Brava » espagnole !* »⁶⁷⁸. Cependant, à l'intérieur du littoral, se situe le *Canal des Etangs*, le canal du Rhône à Sète qui relie l'étang de Thau à la hauteur de Sète au Rhône à Beaucaire. Au-delà de Thau, il est prolongé par le canal du Midi. Ce canal traverse le site de La Grande-Motte entre l'étang d'Or et la bande des vignes préservée au nord du site. Ce canal sert à la navigation de plaisance avec des péniches touristiques, permettant un déplacement facile entre les différents ports et contrées, ainsi qu'à certaines associations qui pratiquent de l'aviron.

2. Le modèle

2.1. Les doctrines

Si le plan d'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon et la fabrication de La Grande-Motte sont l'œuvre du gouvernement de Georges Pompidou et du Général De Gaulle, ils résultent en fait, de doctrines différentes, qui s'épanouissent parallèlement en France après la Deuxième Guerre mondiale.

La première est le progrès social concernant le « droit aux vacances » des travailleurs, grâce à l'idéologie socialiste, en particulier celle de Paul Lafargue⁶⁷⁹. « *L'entre-deux-guerres marque une étape décisive dans ce domaine des vacances, celle de la reconnaissance d'un droit au temps libre pour tous, ou presque, un temps libre qui ne se confond pas avec celui qui était auparavant octroyé à l'occasion des grandes commémorations ou finalisé au travers des fêtes religieuses* »⁶⁸⁰. A partir de l'été 1936, ce droit – celui d'être bien vite l'une des plus importantes contreparties du travail, une alternative au travail – devient une réalité sous la forme des « congés payés », des « trains populaires » pour 600 000 travailleurs français, mais les lieux de séjour se limitent à l'hospitalité de parents agriculteurs ou au camping sauvage⁶⁸¹. Cependant, jusqu'au début des années 1960, les vacances proprement dites, avec voyage touristique sont encore très rares pour le plus grand nombre. Cela vient des maigres ressources, du manque d'hébergements accessibles. Le train, seul moyen de transport fixe la destination des vacanciers. La croissance économique et démographique des « Trente Glorieuses » et surtout l'explosion de l'automobile privée⁶⁸² – le symbole de l'industrie et de la modernité - qui émancipe le lieu de destination, ont fait naître « *La civilisation de loisirs* », dont « *chaque année se déplace et résident sur le territoire français plus de 80 millions de touristes français et étrangers. Jamais l'humanité n'avait connu de mouvement engageant de telles quantités de personnes, sur d'aussi longues distances* »⁶⁸³. Répondre à la demande des vacances n'est déjà plus une simple question d'adaptation aux besoins mais concerne directement la politique économique et sociale du gouvernement. L'Etat s'aperçu que son économie pouvait tirer de grands profits de ces « activités de loisirs »⁶⁸⁴.

Dans l'environnement encore très rural de l'après-guerre, la France « *s'urbanise et s'industrialise à un rythme soutenu* » et choisit de répondre à « *La civilisation de loisirs* » par

⁶⁷⁸ RACINE Pierre, *op. cit.*, p. 35.

⁶⁷⁹ LAFARGUE Paul, *Le Droit à la paresse (Réfutation du « Droit au travail » de 1848)*, 1880.

⁶⁸⁰ PRELORENZO Claude, PICON Antoine, *op. cit.*, p. 9.

⁶⁸¹ *Ibid.*, p. 10.

⁶⁸² Dès 1970, 80,8 % qui partent alors en vacances le font en voiture personnelle.

⁶⁸³ PRELORENZO Claude, PICON Antoine, *op. cit.*, p. 12

⁶⁸⁴ RACINE Pierre, *op. cit.*, pp. 3, 4.

une grande politique du développement touristique, qui, « *figure parmi les objectifs d'aménagement du territoire qui doit adapter l'espace national aux nécessités d'une modernisation accélérée* »⁶⁸⁵. En effet, la politique de planification économique nationale est l'essentiel de la modernisation du pays, menée par l'administration française à partir des années 1950. Cette politique a pour but de restructurer l'économie nationale, régionale et des secteurs différents. « *L'agriculture, l'industrie, le tourisme, rien ne doit être négligé pour assurer la réussite de la France. Aucune zone ne saurait non plus rester à l'écart du mouvement général de la modernisation qu'il s'agit de promouvoir* »⁶⁸⁶. Tandis que, depuis 1947 Jean-François Gravier a évoqué la question du rôle de monopole de Paris et du déséquilibre entre les régions françaises⁶⁸⁷, cette doctrine géoéconomique à grande échelle est entièrement innovante. Dans son ouvrage *Aménager la France* publié en pleine époque des « Trente Glorieuses », Olivier Guichard estime que jusque dans l'entre-deux-guerres l'administration française n'avait jamais eu l'ambition d'assumer la géographie du pays dans toutes ses dimensions⁶⁸⁸. Elle se contente de multiplier les infrastructures, routes, canaux ou chemin de fer, sans les rapporter à un plan de développement concerté⁶⁸⁹.

Pour être entreprise, cette doctrine géoéconomique se concrétise en étude d'aménagement régional du territoire, « *conçu sous la forme de grandes opérations qui doivent contribuer à établir un certain équilibre entre Paris et la province, entre l'est et l'ouest du pays* »⁶⁹⁰, en passant d'abord par l'étude d'aménagement nationale du territoire⁶⁹¹. Cette étude doit définir la nature économique des régions, par un double processus de différenciation et d'établissement de complémentarités. Les premiers groupes de régions tendent à une vocation industrielle, d'autre semble vouer essentiellement au tourisme. A l'intérieur de chacune de ces deux grandes catégories, se font des subdivisions correspondant à une spécialisation supplémentaire. Les grandes infrastructures express, rénovées ou neuves, relient les régions. En ce qui concerne la vocation touristique, l'aménagement économique national et régional pour « *la mise en valeur des potentialités touristiques du Languedoc-Roussillon revêt une importance particulière du fait de l'ampleur de l'entreprise et du caractère spectaculaire de ses résultats* »⁶⁹². Cette étude définit, dès 1959, que le tourisme est la réponse logique pour une région délaissée par l'industrie et touchée par la crise de la viticulture, son économie traditionnelle. Le gouvernement projette ainsi d'aider cette région de monoculture de la vigne à trouver dans l'industrie touristique une nouvelle vocation appelée par sa géographie⁶⁹³. En complet contraste avec la Côte d'Azur ou la Corse, le Languedoc-Roussillon est voué aux loisirs de masse, à la satisfaction de ce « droit aux vacances ». Mais le Plan directeur d'aménagement du littoral ménage ainsi un équilibre savant entre les nécessités du développement touristique et la sauvegarde du patrimoine littoral⁶⁹⁴. Et pour assurer ce droit,

⁶⁸⁵ PRELORENZO Claude, PICON Antoine, *op.cit.*, p. 23.

⁶⁸⁶ *Ibid.*, p. 24.

⁶⁸⁷ Cf. GRAVIER Jean-François, *Paris et le désert français : Décentralisation-Equipement-Population*, éd. Le Portulan, Paris, 1947.

⁶⁸⁸ GUICHARD Olivier, *Aménager la France*, éd. Robert Laffont, Paris, 1965, p. 65.

Il est le premier directeur de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale - la Datar, l'établissement public effectuée des études d'aménagement national et régional.

⁶⁸⁹ PRELORENZO Claude, PICON Antoine, *op. cit.*, p. 24.

⁶⁹⁰ RACINE Pierre, *Mission impossible ? L'Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*, éd. Midi Libre, Montpellier, 1980, p. 173.

⁶⁹¹ En domaine touristique, le gouvernement examine 21 régions côtières, montagnardes ou mélangées.

⁶⁹² PRELORENZO Claude, PICON Antoine, *op. cit.*, p. 31.

⁶⁹³ BALLADUR Jean, *La Grande-Motte, l'architecture en fête ou la naissance d'une ville*, *op. cit.*, p. 20.

⁶⁹⁴ PRELORENZO Claude, PICON Antoine, *op. cit.*, p. 36.

on préférera l'ordre qui naît des études d'aménagement de territoire pour l'ensemble des 180 km de la côte languedocienne⁶⁹⁵.

Les villes nouvelles s'implantent en des lieux qui sont absolument ou presque entièrement vierges de constructions. Si le terrain à bâtir est nu, le champ de la réflexion est alors peuplé d'idée, de modèles de références relatives aux villes de fondation⁶⁹⁶. Pour La Grande-Motte, comme d'autres stations, les auteurs réfutent deux modèles situés à proximité, celui de la Côte d'Azur et celui de la Costa del Sol et Costa Brava en Espagne. Pour le premier, c'est en raison de la géographie, de l'histoire profonde et de ses caractéristiques urbaines qui sont trop différents du territoire plat, pauvre et dépeuplé du Languedoc pour servir de références à une action d'aménagement de très grande ampleur. D'ailleurs la Côte d'Azur n'incarne plus dans cette période un idéal de modernité et de développement. Pour le deuxième, l'entassement des édifices sur une mince bande maritime, engendre un véritable « mur » qui se révélera vite être un obstacle insurmontable pour une valorisation des sites plus intérieurs et dont le caractère linéaire interdira la composition différenciée de l'espace qui, en Europe, est le ferment la ville⁶⁹⁷.

Plus d'actualité, les auteurs peuvent se référencier à deux modèles de la même époque, celui du « grande ensemble » et celui des « stations socialistes » au bord de la mer Noire. Le premier est en fait un « contre-modèle » pour les stations languedociennes, surtout par sa dépendance à une ville existante. Le développement touristique par les Roumains et les Bulgares, sous les signes du socialisme en accueillant des touristes en masse, peut offrir des suggestions, car la fabrication de leurs stations est située dans des conditions et avec des principes très proches à la région languedocienne. Selon Claude Prelorenzo et Antoine Picon, d'abord, les sites des stations retenues sont tous « vierges » et le remodelage du sol est obligatoire pour les rendre aptes à accueillir l'habitat humain. Pour le programme, si la plage, la promenade et une large bande construite ne seront pas accessibles aux véhicules à moteur, les infrastructures résultent d'une hiérarchie très forte et très claire lisible des modes de déplacement depuis la déambulation pédestre aux approches de l'eau jusqu'à la voie rapide de liaison régionale repoussée à plusieurs kilomètres à l'intérieur, en passant par des systèmes de rues, avenues, de voies cyclables et d'impasse privatives. Ce dispositif de dessert est en riche par une voie ferrée, option qui ne sera pas retenue en Languedoc. En terme d'armature urbaine, les stations de la mer Noire sont proches des grandes villes, comme La Grande-Motte avec Montpellier, ce qui offre des avantages, comme la clientèle locale et la disponibilité des services rares (l'aéroport, les hôpitaux, les commerces spécialisés, les théâtres ou les musées,...). Quand à la fréquentation, la clientèle visée est pour une bonne partie d'origine étrangère. En matière de typologie de l'habitat vacancier, il y a deux modèles. Comme le souligne Jean Balladur, elles « *avaient toutes une méthode américaine qui consiste à aligner des hôtels le long de la plage* ». Le modèle « socialiste », planifié et uniformisateur par essence, ne pouvait intégrer une trop grande diversité des formes d'hébergement, pas plus que la présence d'une population permanente. Les modèles balnéaires roumains et bulgares restent, pourtant, des équipements de loisirs, de grandes colonies de vacances artificielles et monotones, dépourvues des traits essentiels qui font une véritable ville et une grande capacité d'évolution⁶⁹⁸.

⁶⁹⁵ Ces études d'aménagement ont été réalisées par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale – la Datar, en créant la mission Languedoc-Roussillon en 1963, les deux autres, celle de la Corse en 1966 et d'Aquitaine en 1967.

⁶⁹⁶ PRELORENZO Claude, PICON Antoine, *op. cit.*, p. 57.

⁶⁹⁷ *Ibid.*, pp. 58, 60.

⁶⁹⁸ *Ibid.*, pp. 60-62.

En tout cas, on retrouve quelques points ressemblants dans l'aménagement touristique du littoral languedocien, comme ayant pour but d'empêcher une occupation désordonnée et continue du littoral, ou préservant, dans l'intérêt même de son attrait touristique, les sites naturels et historiques marquant et d'instaurer entre les zones vouées à l'accueil des vacanciers de larges coupures laissées à l'état de nature⁶⁹⁹. Mais surtout dans les propositions au regard d'un vaste programme des infrastructures neuves et des travaux d'équipement des terrains, font passer les marécages et les vignes à l'état de terrains constructibles et accessibles.

Comment concevoir une ville nouvelle sans craindre qu'elle devienne trop vite, « obsolète », se demande Jean Balladur ? Certains poussent alors à l'architecture de consommation. D'autres conçoivent de vastes machines artificielles qui défient le Ciel et soumettent la vie quotidienne de leurs habitants aux rythmes des voitures, des mécaniques, de l'électronique et de fluides. L'engouement actuel pour les vieux quartiers des villes anciennes montre que le problème de la ville nouvelle est ailleurs que dans son obsolescence, qui n'est, en définitive, qu'un problème de machinistes et d'économistes. La conception de La Grande-Motte est élaborée selon le concept de l'*antinomique*, que propose l'urbaniste.

« La forme de la ville doit être dessinée par le champ des finalités instinctives de l'homme [...]. Le champ de ses désirs ordonne grossièrement les besoins de l'habitant d'une ville sur trois axes principaux, qui précisent les valeurs positives et les valeurs négatives de ses pulsions, par nature antinomique. Le premier pousse à demander le bain de foule ; puis, à fuir son semblable dans l'isolement. Le second pousse au contact avec la nature vivante, l'eau originelle, végétale ou animale ; puis, à la rejeter pour trouver dans le minéral et l'artificiel une parade contre la mort. Le troisième, enfin, pousse à la possession des choses comme des êtres ; mais aussi au don des choses, qui rejoint les amours de l'esprit et de l'art dans la générosité et la charité. Il s'agit donc, pour l'urbaniste, de trouver d'abord les lieux de la vie commune et les lieux de son silence ; l'équilibre de l'arbre qui se penche sur les pierres, la vue des espaces qui appartiennent à tous ; et la beauté des biens qui appartiennent à chacun. Il s'occupera ensuite des circulations, du zonage et des équipements. Il faut, enfin, que toutes les proies, qu'il propose à la liberté de chacun, soient à la mesure de l'homme : la longueur de la promenade et du quai, la place, la largeur de la rue et des portiques, la hauteur des maisons. Et s'il a bien fait son ouvrage, le soleil et les vents donneront leur bénédiction à la ville naissante »⁷⁰⁰.

L'architecture, selon Jean Balladur, interprète le site, quand elle a juste. Tantôt elle accompagne le chant puissant d'une nature forte ; tantôt elle chante elle-même les virtualités latentes d'un paysage effacé ou labile. La fabrication de La Grande-Motte, dans le contexte languedocien, l'économie et les embruns salés, impose l'usage du béton, sous le signe de l'esthétique fonctionnaliste – l'idéologie esthétique de la société industrielle. *« Je cherchais, avec le programme modeste du logement des hommes, à planter un décor heureux, c'est-à-dire libre, libre du présent comme du passé. Le geste libre est la première trace de la liberté.... »⁷⁰¹*. Car il faut imaginer une « station balnéaire » de notre temps, selon Jean Balladur. *« Pour moi, le problème de la composition d'une « station balnéaire » - et plus généralement de toute ville nouvelle se posait ailleurs que dans l'organisation de la circulation automobile, la nomenclature exacte de ses équipements, et le zonage réglementaire de ses constructions. Dispositions pratiques utiles, mais qui ne sont, en définitive, que des problèmes d'idéologues, de machinistes et d'économistes. Il s'agissait*

⁶⁹⁹ BALLADUR Jean, *La Grande-Motte, l'architecture en fête ou la naissance d'une ville*, op. cit., p. 21.

⁷⁰⁰ BALLADUR Jean, *Œuvre*, op. cit., p. 30.

⁷⁰¹ *Ibid.*, p. 27.

plutôt de donner à l'espace un ordre et des dimensions qui l'ouvrent au bonheurs de la nonchalance »⁷⁰².

2.2. Le programme

Comme on construit sur un site vierge d'une côte entièrement désertique et sous-équipée, le programme de l'aménagement littoral de Languedoc-Roussillon et de La Grande - Motte doit exprimer les ambitions exemplaires concernant : les infrastructures (routes, ports, aérodromes), la requalification du paysage naturel et l'environnement (boisement, aménagement des étangs, démoustication), la création de sol artificiel pour chaque station (alimentation en eau et assainissement, télécommunication, énergie), les dispositifs urbains (les édifices de service, de loisirs et de logement)⁷⁰³. Mais tout d'abord, il faut donner une âme à la nouvelle ville poussée du sable.

« Dans l'étendu commune des sables, des vasières, des plantes basses, grises, et rabougries, une dune, un peu plus hardie et donc un peu plus haute que les autres, tenait tête à la mêlée sauvage des vents et de la mer qui se disputaient ce littoral depuis des siècles, et le tenaient sous leur coup. Ce fier monticule donna jadis son nom à la Grande-Motte. Pieusement conservé derrière la Pointe 0, il a inspiré sa forme. Bien peu des choses, en somme, pour ancrer là une ville nouvelle. C'était une terre consentante et lassée offerte au savoir faire du bâtisseur. Dans le passé, les fermiers, les pêcheurs, et les chasseurs, l'avaient prise avec ménagement : des vignes, une peupleraie naissante, l'habillaient dans sa partie haute, vers le nord. Mais la horde des promoteurs qui déferlaient depuis peu sur le littoral, risquait de la violer sans vergogne. Les lotissements sinistres et linéaires de Carnon et de Palavas, le mur de la honte qui barraît la mer au Grau du Roi, portaient témoignage de leurs désordres. Il fallait donc, par un plan ferme et une forme honnête, aider ce site presque vierge à se montrer à visage découvert. Il fallait, aussi, ajuster la mesure des lieux à la mesure du corps des futurs estivants : les promenades au pas des promeneurs, les terrasses des cafés au soleil couchant, les places aux plage à la nudité des baigneuses et au jeux des enfants »⁷⁰⁴.

Le premier élément important du programme est la création d'un nouveau réseau de voirie, qui devra assurer le processus de la modernisation de la région, en répondant à la généralisation de l'automobile⁷⁰⁵. Ce réseau est hiérarchisé en cinq types de voie nettement différents, mais devra fonctionner efficacement comme une machine unique. D'abord toute la région doit être desservie par la nouvelle autoroute A9 qui la relie à l'Europe du nord, à Marseille et la côte d'Azur d'un côté par l'intermédiaire de l'A7 ; et à l'Espagne de l'autre. Cette autoroute enchaîne les villes importantes existantes dans arrière-pays du littoral, qui fonctionneront comme les arrières d'appui des six stations. Ensuite, un système de rocades rapides, créées neuves ou à partir des chemins existantes, relie directement chacune des stations à sa ville de l'arrière ou par l'intermédiaire de l'autoroute A9. Ce système relie également les unités touristiques aux petites communes du littoral, qui ne sont pas au bord de l'autoroute. A l'intérieur de chaque unité, il est prévu une route de liaison interne, en retraite du rivage qui permet d'irriguer l'ensemble de la situation et d'aménager les équipements touristiques en profondeur à partir de la mer. Les stations existantes ou à créer sont reliées par un itinéraire qui dessert les sites les plus remarquables et les points d'intérêt de la côte. La voirie des nouvelles stations, organisée également selon sa propre hiérarchie, vient enfin compléter le dispositif. La nomenclature des infrastructures est complétée par d'autres types

⁷⁰² BALLADUR Jean, *La Grande-Motte, l'architecture en fête ou la naissance d'une ville*, op. cit., p. 37.

⁷⁰³ RACINE Pierre, op.cit., p. 14.

⁷⁰⁴ BALLADUR Jean., *Œuvre*, op.cit., p. 25.

⁷⁰⁵ D'un parc automobile de 2,3 millions de véhicules en 1950, on passe à 6,5 millions de véhicules immatriculés en 1960, puis à 10,1 millions cinq ans plus tard. Cf. RICKARD Charles, *Les autoroutes*, éd. PUF, Paris, 1984.

de voie de communication régionale, tels les nouveaux aérodromes (en trois catégories), les lignes de navigations, les ports sur la mer et sur l'étang, les chemins de fer (le petit train de Palavas étant finalement abandonné)⁷⁰⁶.

Dans le contexte d'un lieu plan et marécageux, le remodelage des conditions naturelles joue un rôle fondamental pour la réussite des stations. Il s'agit de travaux de terrassements pour préparer un sol artificiel solide pour les stations et pour mettre en place un réseau d'assainissement. Il s'agit de la création des quais, 19 ports de plaisances, de plages protégées par des dunes de sable qui fixent le sol contre les vents violents. Il s'agit également de la démoustication sur l'ensemble du littoral, des opérations de boisement à grande échelle entreprise par l'Office national des forêts, ainsi que de la mise en valeur des étangs existants. A La Grande-Motte, l'étang de Ponant est destiné à la voile, à la planche à voile, au ski nautique qui pourront être pratiqués en toute sécurité. Le boisement atteint un double objectif : boiser les zones littorales aussi près que possible de la mer pour créer un cadre de verdure dans les stations à créer ; créer des boisements ou enrichir ceux qui existent en arrière du littoral pour créer un paysage et favoriser le tourisme. En 1968, 16,7 ha sont déjà plantés, tandis que les types de végétation sont choisis en fonction du lieu et du vent. Deux zones naturelles protégées flanquent le site dans le plan directeur initial : la Petite Camargue à l'est, et le site de Maguelone jusqu'à Frontignan à l'ouest⁷⁰⁷.

En ce qui concerne la nature des équipements, le programme de La Grande-Motte doit répondre à deux objectifs : une véritable ville et une station balnéaire d'accueil des touristes de masse. Il est en effet profondément différent de la ville balnéaire du XIXe siècle en France, telles Deauville ou Arcachon, aussi villes de fondation. Leur modèle se caractérise jusque là par le boulevard - promenade de front de mer, où s'expose la trilogie Grand Hôtel, Casino, Etablissement de bains, comme lieux et instruments de loisirs mondains, faisant la réputation des grandes stations du Second Empire. La disposition des équipements n'est ordonnée que par la géographie, ici la présence de la mer et dotée d'une « façade »⁷⁰⁸. Mais selon Claude Prelorenzo et Antoine Picon, les services urbains de La Grande-Motte sont plus « civiques », plus citadins, davantage reliés au fonctionnement d'une ville que dépendants des activités spécifiquement balnéaires : centre de congrès, terrains de sports, église, marchés et commerces, terrasses de café ainsi que d'autres équipements répondant plus exclusivement au besoins des sédentaires, comme les établissements scolaires. Leur disposition doit être ordonnée non seulement selon leurs conditions géographiques, un terrain plat sauvage et un vent violent et qui porte les embruns, mais aussi selon d'autres aspects, que définit Jean Balladur : la technique, la création, la socialité⁷⁰⁹. Le premier s'attache à l'habitabilité même des lieux, et donc, outre les traitements du sol artificiel, il faut éviter la continuité induite par les façades, et installer au bordure en littoral des immeubles disposés en « peignes » dont la fonction sera de briser le vent et d'empêcher les embruns de se diffuser sur tout le territoire. Pour le deuxième, l'urbaniste veut proposer un nouveau concept de ville de vacances, une manière différente de lier la ville et l'eau, la nature et la culture. Le dernier s'attache au projet social de la ville, il faut éviter de privilégier une partie des résidences⁷¹⁰.

En s'adaptant à un autre aspect du projet social, donner aux classes moyennes, françaises et étrangères, l'occasion de fréquenter le bord de mer, sur des temps plus courts et dans des conditions compatibles avec leur pouvoir d'achat⁷¹¹, le programme de logement propose tous

⁷⁰⁶ RACINE Pierre, *op. cit.*, p. 23. 37.

⁷⁰⁷ *Ibid.*, pp. 24-27.

⁷⁰⁸ PRELORENZO Claude, PICON Antoine, *op.cit.*, p. 65.

⁷⁰⁹ *Ibid.*, pp. 58, 67.

⁷¹⁰ *Ibid.*, p. 67.

⁷¹¹ *Ibid.*, p. 63.

les types de l'habitat estival, dont le « lit » est l'unité de mesure des densités d'habitations rapportées à la surface au sol, alors un « lit » représente 25 m². La densité ne doit pas dépasser en moyen 100 lits à l'hectare, et la capacité des plages : 600 estivants par hectare de plage décomptée sur 50 m de profondeur. Mesures raisonnables propres à empêcher, en théorie, une promiscuité intempestive sur les plages et in bétonnage rébarbatif des terrains construits⁷¹². Il était prévu qu'achevée, La Grande-Motte compterait, sur 450 hectares, un total de 43 000 lits répartis en : 12 000 appartements soit 27 000 lits ; 3 000 chambres en hôtels, motels et résidences locatives, soit 4 000 lits ; 800 maisons individuelles sur des terrains de 400 m² en moyenne, soit 4 000 lits ; 24 hectares de camping soit 4 500 lits ; et 3 500 lits en village de vacance. Le quart des lits programmés est réservé au secteur social⁷¹³.

2.3. Le plan d'urbanisme

Le 24 octobre 1967, le chef de l'Etat vient visiter le Languedoc, il demande à Jean Balladur : « *Monsieur l'architecte en chef, comment allez-vous caractériser ce site par l'architecture ?* » Celui-ci expose son projet urbain. Le Général écoute attentivement les explications sans dire un mot et lui demande à la fin de son expose : « *En somme, Monsieur l'architecte, vous voulez nous faire un nouveau Palavas ici ? Non, pas tout à fait, mon Général, ce sera autre chose* ». L'urbaniste, en effet, « *s'attache à créer une ville balnéaire autosuffisante sur tous les plans, topographiques, formels et fonctionnels, qui bénéficiera du voisinage de Montpellier, sans en dépendre* »⁷¹⁴.

S'étendant sur 4 km du littoral en plein sud, le site est refermé sur trois côtés, au sud par la mer, à l'est par l'étang du Ponant, au nord par quatre lignes d'obstacles artificiels et naturels : la bande préservée des vignes, la rocade rapide reliant la ville à Montpellier vers l'ouest, à Nîmes et Aigues-Mortes à l'est, le Canal des Etangs, et le rive de l'Etang d'Or. Jean Balladur compose le plan masse de La Grande Motte en trois éléments principaux : la circulation, l'habitat, et les fonctions. La voie primaire a été placée à la limite de la zone battue par les embruns salés. Au nord de cette voie, la micro climat naturel y appelle les villas et leurs jardins ; au sud, le tissu urbain serré, et les pyramides, permettent aux arbres de pousser à l'abri des constructions⁷¹⁵.

En fait, la structure urbaine est caractérisée par deux dispositifs de communication : le port de plaisance et la voie primaire. Celle-la traverse le site parallèlement à la côte comme une colonne vertébrale de la ville, et relie deux stations existantes des deux côtés, à la rocade grâce à des nœuds d'échange. Pour cette voie primaire rapide, on note l'influence du modèle américain de traitement des grands axes routiers, le modèle du « park-way ». Jean Balladur opte pour une artère plantée et engazonné sur ses bas-côtés et sur le terre-plein central de telle sorte qu'elle participe du milieu végétal tout en séparant et reliant les diverses parties de la ville⁷¹⁶. Le port se localise au milieu du site, sous forme d'un triangle à 45°, par conséquent, l'ensemble des voies urbaines ont tendance à former avec la côte un biais de même angle ou plus. Cette composition permet de répondre à deux critères, social et climatique, en évitant de disposer les grands immeubles de logements et de services, autour du port et sur la côte, en formant une longue façade littorale multicouche. Ce type de communication sépare aussi la ville en deux parties fonctionnelles différentes. La circulation des véhicules est éloignée du

⁷¹² BALLADUR Jean, *La Grande-Motte, l'architecture en fête ou la naissance d'une ville*, op. cit., p. 38.

⁷¹³ Le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme de l'Environnement d'Hérault, op. cit., p. 26.

⁷¹⁴ *Ibid.*, p. 62.

⁷¹⁵ BALLADUR Jean., *Œuvre*, op.cit., p. 22.

⁷¹⁶ PRELORENZO Claude, PICON Antoine, op. cit., pp. 75, 79. Le park-way est un mode d'aménagement de la voirie conçue par Frederic Law Olmsted pour le Jamaica Parkway (1870), qui desservait les banlieues privilégiées de Boston.

bord de mer qu'elle approche sans jamais le longer et la plage est plus sobrement bordée d'une promenade piétonne qui constitue une transition rapide et peu complexe entre d'un côté la mer et ses activités balnéaires et de l'autre la ville et ses services urbains⁷¹⁷. Selon Jean Balladur, l'exemplarité du plan d'urbanisme de La Grande-Motte se situe dans la conception d'un « zonage original », comme nous le décrit l'urbaniste.

« J'utilisai donc les moindres originalités du lieu pour organiser ce que les urbanistes appellent « le zonage » de la cité. Les quartiers d'habitation individuelle trouvèrent logiquement leur place au nord du « park-way », dans les anciennes vignes. Cette zone était suffisamment éloignée de la mer pour que les jardins privés puissent s'épanouir loin des embruns. J'optai pour un système de placettes greffées sur une voie de bouclage. Je projetais de reconstituer ainsi une suite de petits hameaux de quelques maisons, entourant chaque placette, noyés dans les arbres qui n'existaient pas mais que j'espérais bien voir pousser. Cette disposition me paraissait propre à favoriser les relations de voisinage que l'alignement des habitations le long d'une rue, forme habituelle des lotissements, limite aux propriétés mitoyennes. Les relations de voisinage sont certes aléatoires, et parfois la source de conflits. Mais elles sont aussi le terreau de reconnaissances et d'amitiés sur lequel se développe le sentiment d'appartenance à une même communauté ; sentiment si difficile à faire naître dans une cité neuve et sans histoire.

Des sentiers, s'élargissant de temps à autre en places d'ombre et de silence, reliaient entre eux ces hameaux. Ils ouvraient au promeneur ou à l'enfant se rendant à la plage, à l'école, au centre ville, des raccourcis qui mêlaient aux attraits d'un chemin plus court, la sécurité et le calme d'un passage dans le monde végétal des plantations publiques et des jardins privés que des clôtures « paddock », perméables à la vue, faisaient participer à l'espace commun. Ils aboutissaient à des passerelles par des rampes en pente douce qui permettaient de franchir la voie primaire, ou « park-way », sans encombre, en direction du centre ville et des plages.

Pour bénéficier des primes liées à l'arrachage des vignes, une peupleraie naissante avait été plantée par l'ancien propriétaire de la ferme de La Grande Motte dans la partie nord du terrain. Elle était toute indiquée pour y situer les terrains de camping sur vingt-cinq hectares. Près de la plage ouest, les terrains de camping y seraient plus agréables et plus ordonnés dans l'ombre de grands arbres et n'entraîneraient pas leur destruction comme les bâtiments.

La mairie, l'église, l'école, cette trilogie qui scelle la vie communale française, trouvèrent tout naturellement leur place au centre de La Grande Motte du Levant, non loin du port.

Je me refusai enfin à imposer aux hôtels, aux bureaux, aux commerces, aux artisans, - hormis une zone artisanale et technique située au nord du port - un emplacement prédéterminé. Ils pouvaient s'installer à leur guise dans les immeubles de leur choix, comme dans les villes et villages traditionnels.

Quand on constate, maintenant que les restaurants se sont principalement installés le long des quais du port, orientés au soleil des fins d'après-midi, ou bien autour des places qui bordent les plages, que des commerces de bouche s'alignent le long de l'avenue de Melgueil et de l'Europe, et que les rues adjacentes accueillent des bureaux et de petites entreprises d'entretien, il est clair qu'il fallait faire confiance au bon sens et au flair des utilisateurs pour diversifier les lieux de la vie quotidienne de l'estivant dans l'ordre ou le désordre d'une occupation presque naturelle.

⁷¹⁷ Ibid., p. 67.

C'est ainsi que sur ces terres encore ouvertes, le plan d'aménagement posait ensemble les lieux et les choses de la vie future d'une cité imaginaire, sans autre assurance que la foi dans une composition raisonnable mais poétique »⁷¹⁸.

Selon Claude Prelorenzo et Antoine Picon, la structure urbaine de La Grande-Motte découle de plusieurs modèles. Une « ville verte » grâce à la tradition française de la ville plantée, celle des cours et des jardins de l'âge classique, celle des avenues et des parcs de la ville haussmannienne, celle de la ville hygiénique de la Charte d'Athènes des Congrès internationaux d'architecture moderne (C.I.A.M). Une « ville composée », qui induit un organisme urbain qui se distingue de deux types de villes très répandus : la ville centrée et la ville zonée. Au nord, les villas et leurs jardins sont hors d'atteinte des embruns et profitent du microclimat naturel. A l'est se trouvent les résidences de vacances et hôtels - résidences, ainsi que les zones d'activités sportives. A l'ouest, un grand secteur est réservé aux campings. Au sud, autour du port de plaisance, se trouve un quartier urbain dense qui accueillera les équipements de la future cité, puis l'habitat va en diminuant de hauteur vers le nord. Une « ville équipée », d'abord comme une ville balnéaire répond aux besoins d'une population saisonnière, mais également comme une ville tout court pour le confort des usagers⁷¹⁹.

Pour le passé d'une ville nouvelle, la dune d'origine, la Grande Motte, a été conservée et consolidée par des plantations; à côté d'elle, un des premiers équipements de La Grande Motte, le Point Zéro, qui hébergea les différents services généraux, est composé d'une parabole, à l'image des formes que prend le sable des dunes sous l'action du vent. Les bras de cette parabole sont ouverts sur la montagne de Sète.

3. La fabrication de la ville

3.1. La commande

Au début des années 1960, La Grande-Motte est née sur la commande directe du gouvernement français, dans le cadre de l'aménagement du territoire et de la construction d'une chaîne de stations balnéaires sur le littoral du Languedoc-Roussillon, pour attirer les touristes d'été français ou étrangers en masse, qui jusqu'à ce moment-là préféraient se rendre sur les côtes espagnoles. La fondation de cette nouvelle ville, et les autres, a également pour but de répondre à l'industrie du tourisme, qui devient un des trois secteurs économiques les plus importants à l'échelle mondiale (les deux autres sont le pétrole et l'aéronautique).

Au niveau géopolitique, la fondation de La Grande-Motte (et des autres stations) est un des objectifs de la modernisation de l'ensemble du pays après la Deuxième Guerre mondiale, dont la politique de planification économique nationale est essentielle. Cette politique a pour but d'équilibrer le développement entre Paris et la province, entre les régions et entre les secteurs : industrie, agriculture, tourisme, services tertiaires...

3.2. L'acte de naissance

- En 1955 : mise en place de l'Entente interdépartementale de démoustication associant l'Hérault, le Gard, les Bouches-du-Rhône, l'Aude, les Pyrénées-Orientales, présidée par Jean Bène, Président du Conseil Général de l'Hérault.
- En 1955 : création de la Compagnie du Bas-Rhône-Languedoc, qui met en place un vaste système comportant : canaux d'irrigation, barrages de retenue, stations de pompes et

⁷¹⁸ BALLADUR Jean, *La Grande-Motte, l'architecture en fête ou la naissance d'une ville*, op. cit., pp. 51-53.

⁷¹⁹ *Ibid.*, pp. 69-85.

d'élévation,... qui permettent d'arracher à la sécheresse des centaines de milliers d'hectares sur les départements de la façade méditerranéenne occidentale.

- Dès 1959 : l'idée de l'aménagement de la côte de la région Languedoc-Roussillon apparaît discrètement au cabinet de Pierre Sudreau, Ministre de la construction.

- Dès 1961 : l'autorité française commence à racheter les terrains au total 25 000 ha dans l'Hérault, l'Aude, les Pyrénées-Orientales par la Compagnie Bas-Rhône-Languedoc avec comme argument principal de reboiser le littoral.

- Dès 1962 : les terres de trois fermes qui composent les 450 hectares du site de La Grande-Motte sont acquis par l'Etat, par l'intermédiaire du Fond National pour l'Aménagement Foncier et l'Urbanisme.

- En 1962 : le gouvernement confie à Abel Thomas le rôle de commissaire à l'aménagement du territoire.

- En juillet 1962 : les Zones d'Aménagement Différé (ZAD) sont créées par une loi, dans un but anti-spéculatif, afin d'éviter que des terrains nécessaires à la réalisation d'un projet d'aménagement public soient renchérissés lors l'annonce de ce projet.

- Entre septembre et décembre 1962 : les architectes Jean Balladur, Georges Candilis, Jean Lecouteur, Raymond Gleize, Edourd Hartené, Pierre Lafitte, Henri Castella, Elie Mauret travaillent au sein de l'Atelier d'Aménagement du Languedoc-Roussillon à Montpellier, sur le Plan directeur d'aménagement du littoral languedocien, qui s'étend entre la Camargue et les Pyrénées avec 180 km de long. Ce plan propose de créer six *Unités Touristiques* sur l'ensemble de la côte en accueillant un million de vacanciers. Chaque unité comprend plusieurs stations balnéaires. La Grande-Motte est la plus grande nouvelle station de l'*Unité Touristique du Grau-du-Roi et Palavas-les-Flots*, donc sa conception est confiée à Jean Balladur.

- En juin 1963 : création de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR),

- En 1963 : création de la Mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon, du même type que la DATAR, présidée par Pierre Racine, nommé par le Premier ministre. C'est une administration interministérielle, regroupant des représentants des principaux ministères concernés : l'Intérieur, le Tourisme, la Construction et les Travaux publics, l'Economie et des Finances. Elle comprend 17 personnes, dont le président et le secrétaire général, un service d'étude constitué par 7 agents, une agence d'urbanisme formée de 8 architectes-urbanistes, qui conçoivent le plan d'aménagement du littoral et les unités touristiques, les sociétés d'économie mixte. Elle a le rôle de réflexion, d'impulsion et d'animation des politiques de l'État français en matière d'aménagement du territoire. Elle conduit des grands travaux d'infrastructure en vue de développer le littoral de 180 km de la Méditerranée dans les départements du Gard, de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales. Cette mission est rattachée à la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, DATAR.

- En juin 1963 : le Plan directeur d'aménagement du littoral languedocien est approuvé par le délégué à l'aménagement du territoire, Olivier Guichard, puis par la Mission interministérielle, enfin par les conseils généraux de chaque département.

- En juin 1964 : création de la Société d'aménagement de l'Hérault (SADH)

- De 1964 à 1965 : Jean Balladur étudie le plan masse de La Grande-Motte.

- Dès 1965 : mise en préparation du site et en construction des édifices.

3.3. Les acteurs

- Comme les Villes Nouvelles, la création de La Grande-Motte ainsi que l'opération d'aménagement du littoral languedocien ont vu le jour grâce à la volonté politique du Général de Gaulle ainsi que de Georges Pompidou, Premier Ministre, de Pierre Sudreau, Ministre de la construction.

- Les ministères concernés : l'Intérieur, l'Economie et des Finances (Budget et Trésor), l'Équipement, l'Agriculture, le Tourisme.
- La Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale – la DATAR, présidée par Olivier Guichard.
- La Mission Interministérielle, présidée par Abel Thomas et ensuite Pierre Racine.
- La Société d'aménagement de l'Hérault (une société d'économie mixte départementale), qui a pour vocation de réaliser des opérations d'équipements et d'immobilier (à des promoteurs privés ou à des particuliers), présidée par Jean Bène, Président du Conseil Général de l'Hérault.
- Les collectivités locales, les préfets des départements de l'Aude, du Gard, des Pyrénées-Orientales.
- L'antenne interdépartementale pour la démoustication.
- Les études du plan d'ensemble des aménagements et surtout des stations sont confiées aux urbanistes, dont le rôle est beaucoup plus déterminé que dans la création des Villes Nouvelles. Cette façon de faire appel aux responsabilités personnelles permet aux projets d'avoir une originalité et une unité au niveau de l'aménagement et de l'architecture. Avec Jean Balladur à qui sont confiés La Grande-Motte et Port Camargue, cette équipe comprend les architectes Georges Candilis pour Barcarès-Leucate, Henri Castella pour l'embouchure de l'Aube, Raymond Gleize et Edouard Hartané pour Gruissant, Jean Lecouter pour le Cap d'Agde, tandis qu'Elis Mauret qui assurera les études générales. Parce qu'il est le plus connu, Georges Candilis préside l'équipe qui fonctionne de manière collégiale.

3.4. Les phases de construction

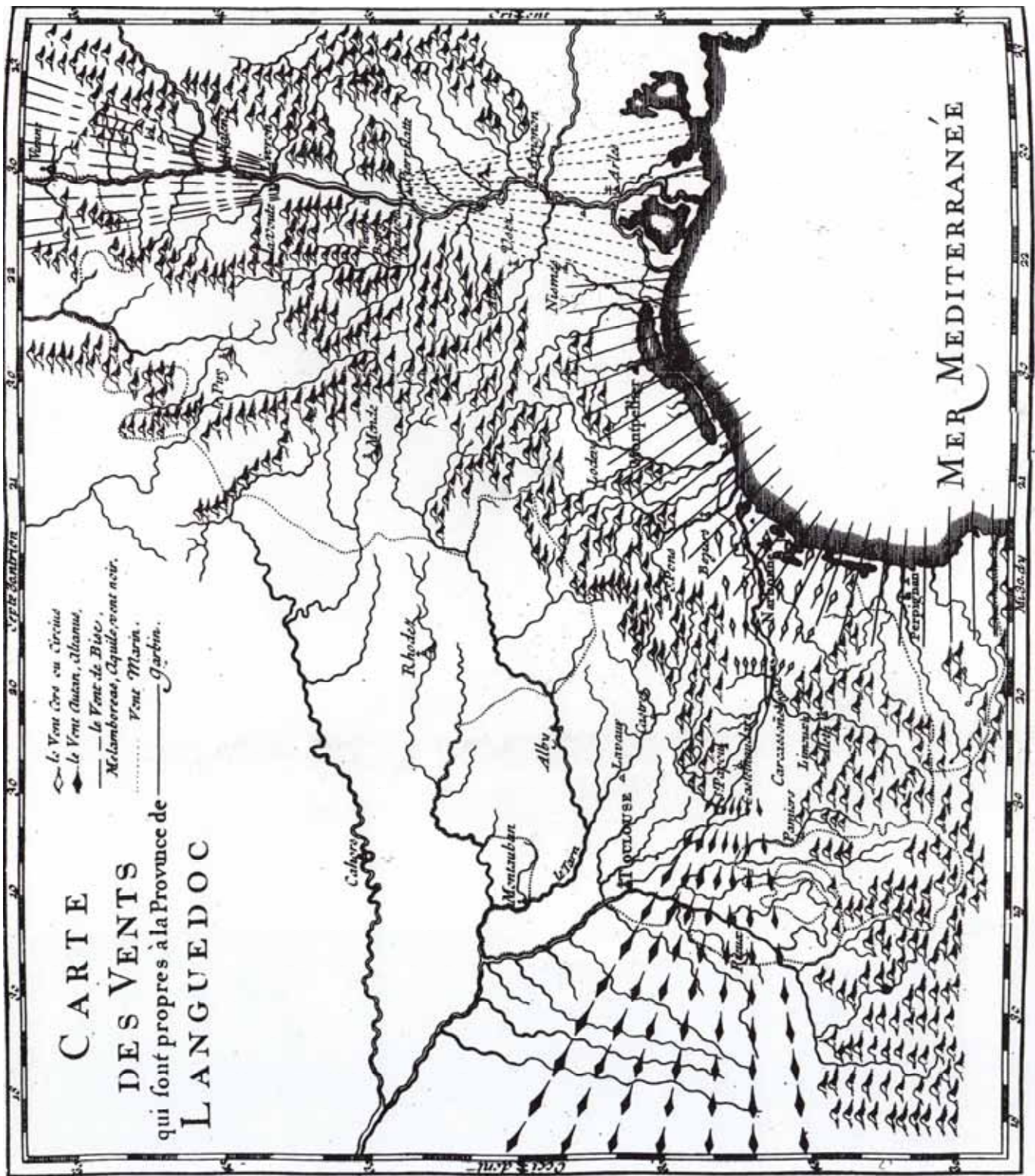
La construction commence au milieu des années 1960 et se termine au milieu des années 1970.

3.5. Le financement

L'Etat français prend à sa charge les études d'aménagement, d'urbanisme, d'architecture, et la construction des équipements qui en résultent : les autoroutes, les ports, les adductions d'eau, les boisements, et la démoustication, les infrastructures et les équipements publics, la gestion. Tout cela est financé par l'Etat. De plus, les terrains des opérations sont rachetés également au prix de 1 à 2 francs le m². La gestion du financement est confiée à la DATAR, d'abord à hauteur de 20 millions de Francs en 1964, puis 70 millions en 1970, avant de décroître au fur et à mesure de l'achèvement des travaux.

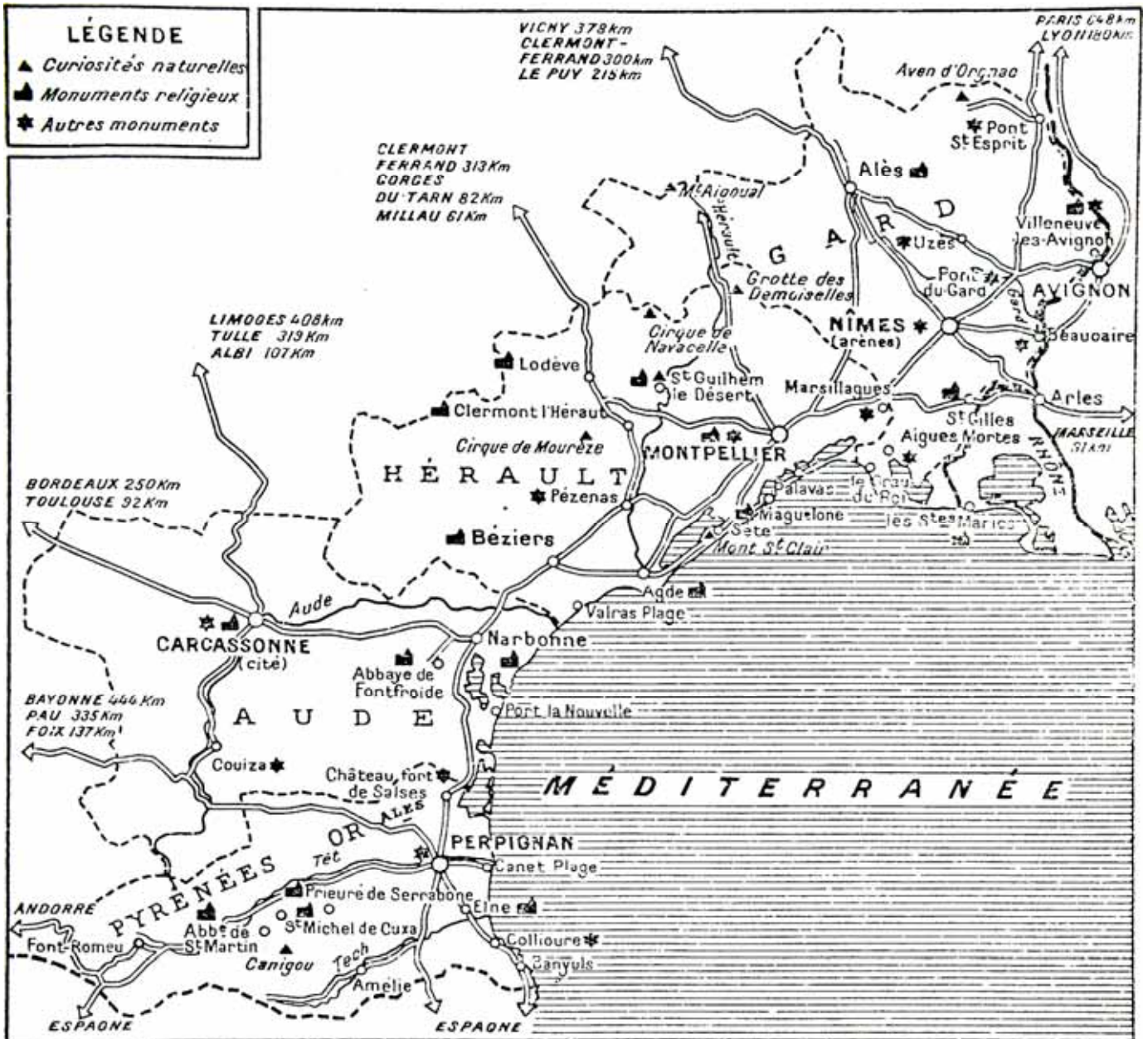
4. La valeur de la ville

La Grande-Motte est un bel exemple de la ville de fondation. En terme de *ville de fondation*, elle est une « ville finie », donc définie par un tout, sur un site vierge. En terme de ville balnéaire, elle exprime un modèle urbain, des typologies d'habitation et d'équipement qui se différencient entièrement des stations du XIXe siècle, où les vacances au bord de la mer sont encore limitées aux touristes aisés. Elle s'adapte au tourisme en masse des classes moyennes françaises et européennes ainsi qu'à un nouveau mode de déplacement, l'automobile, grâce à la croissance économique et à l'industrialisation.



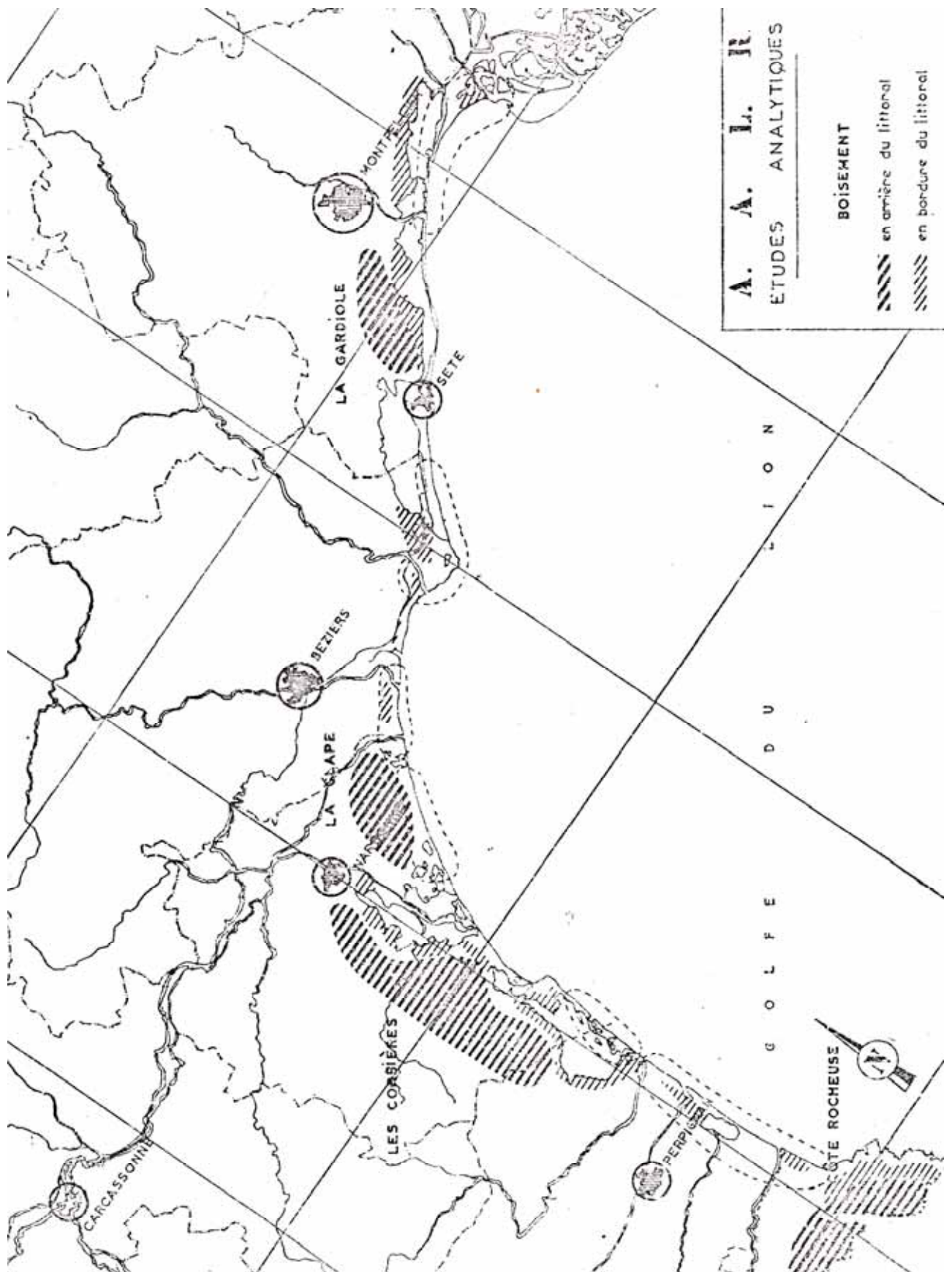
II.3-1. Géographie du Languedoc-Roussillon et les vents propres à cette région.

Source : BALLADUR Jean, *La Grande-Motte, l'architecture en fête ou la naissance d'une ville*, éd. Espace Sud, Paris, 1994.



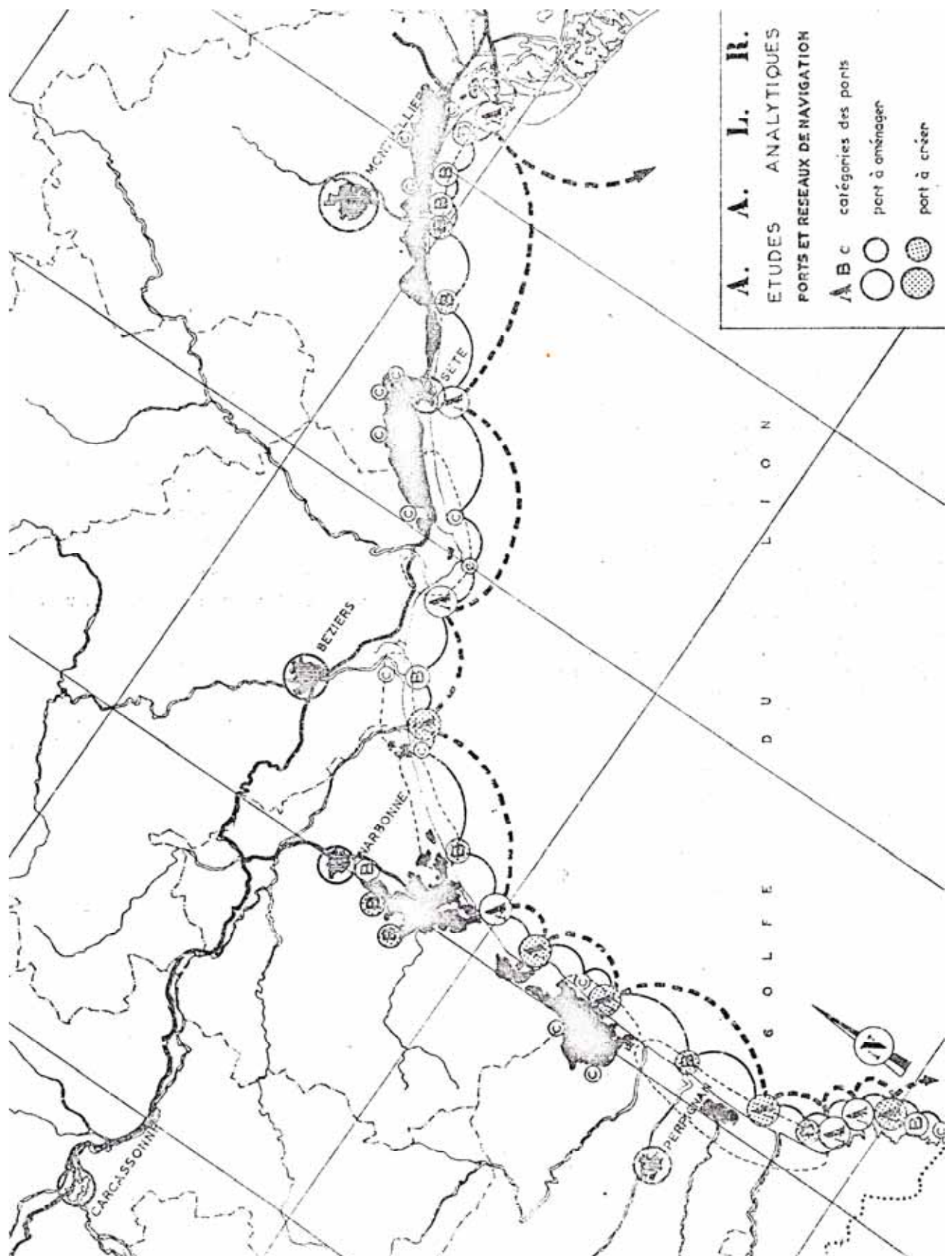
II.3-2. Etat existant de l'armature urbaine de la côte languedocienne.

Source : RACINE Pierre, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*, éd. Midi-Libre, Montpellier, 1980, p. 5.



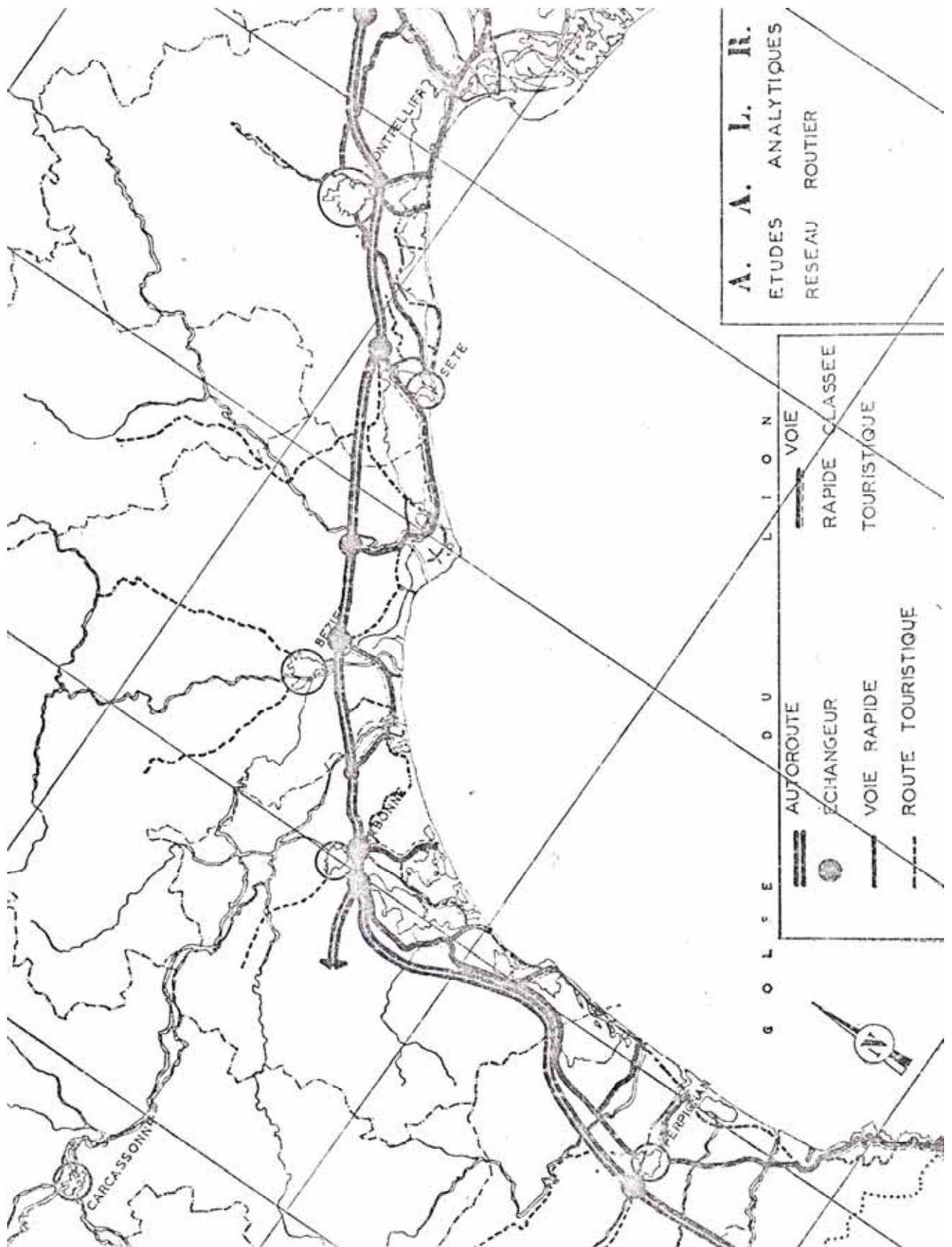
II.3-4. Boisement et requalification des espaces naturels pour la côte languedocienne.

Source : RACINE Pierre, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*, éd. Midi-Libre, Montpellier, 1980, p. 63.



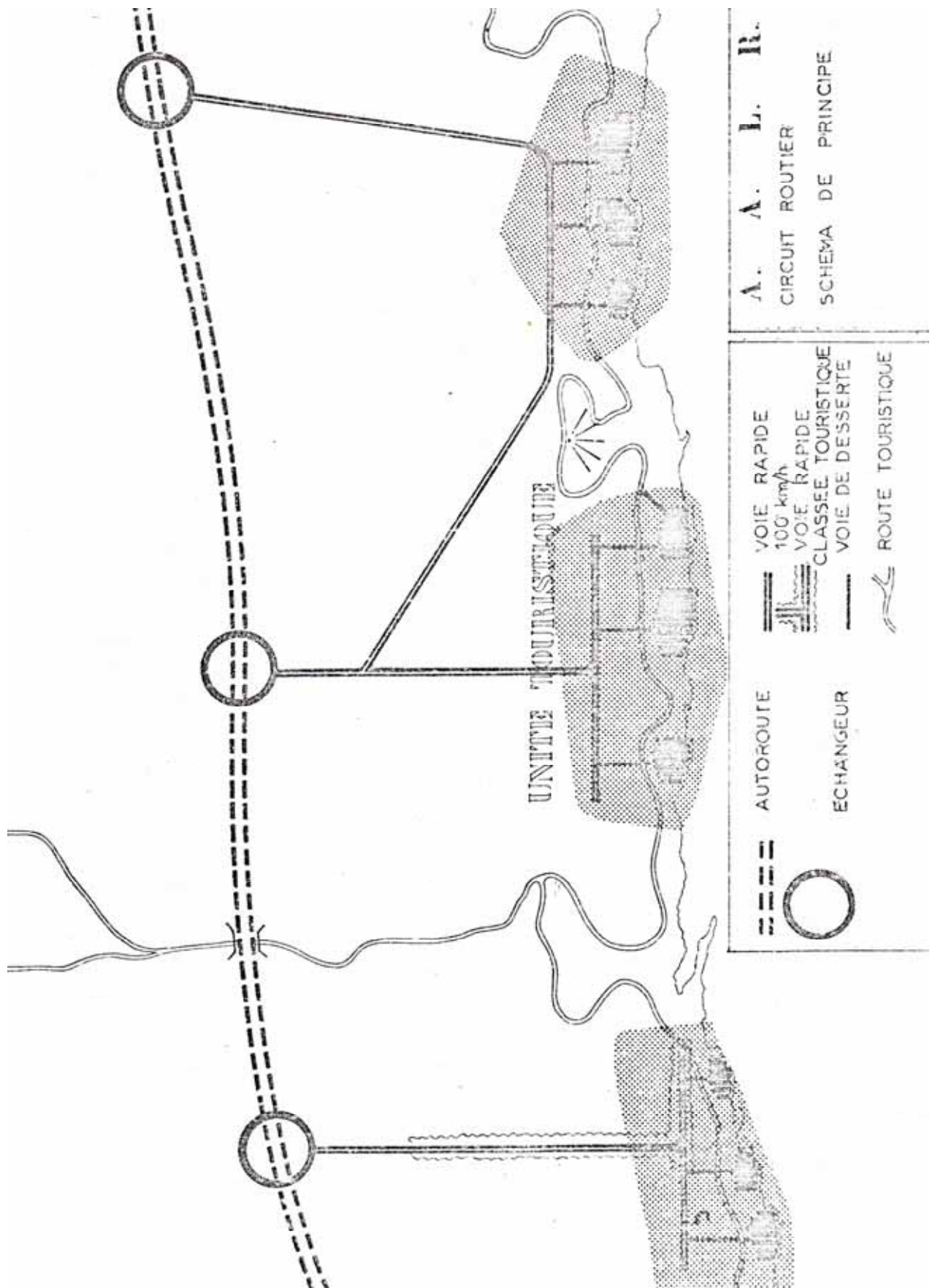
II.3-5. Hiérarchisation des ports et réseaux de navigation.

Source : RACINE Pierre, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*, éd. Midi-Libre, Montpellier, 1980, p. 61.



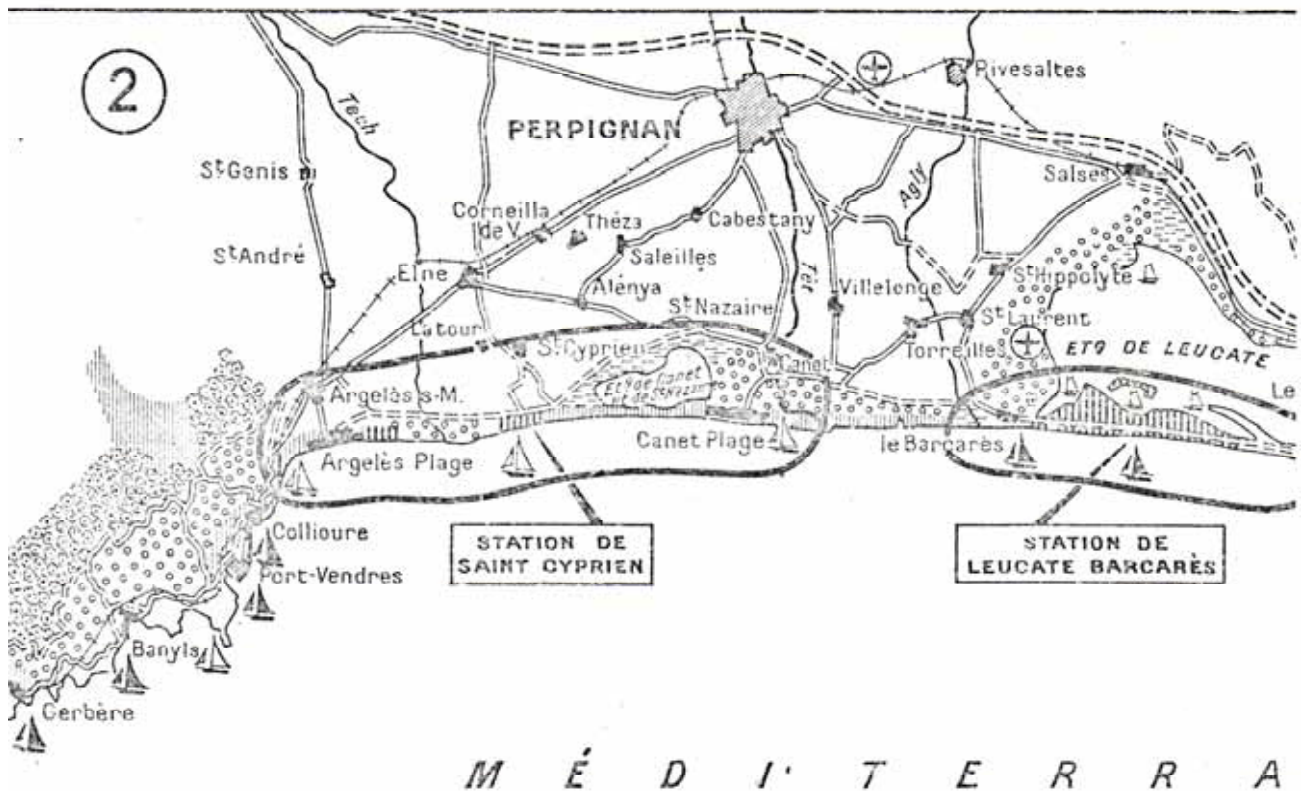
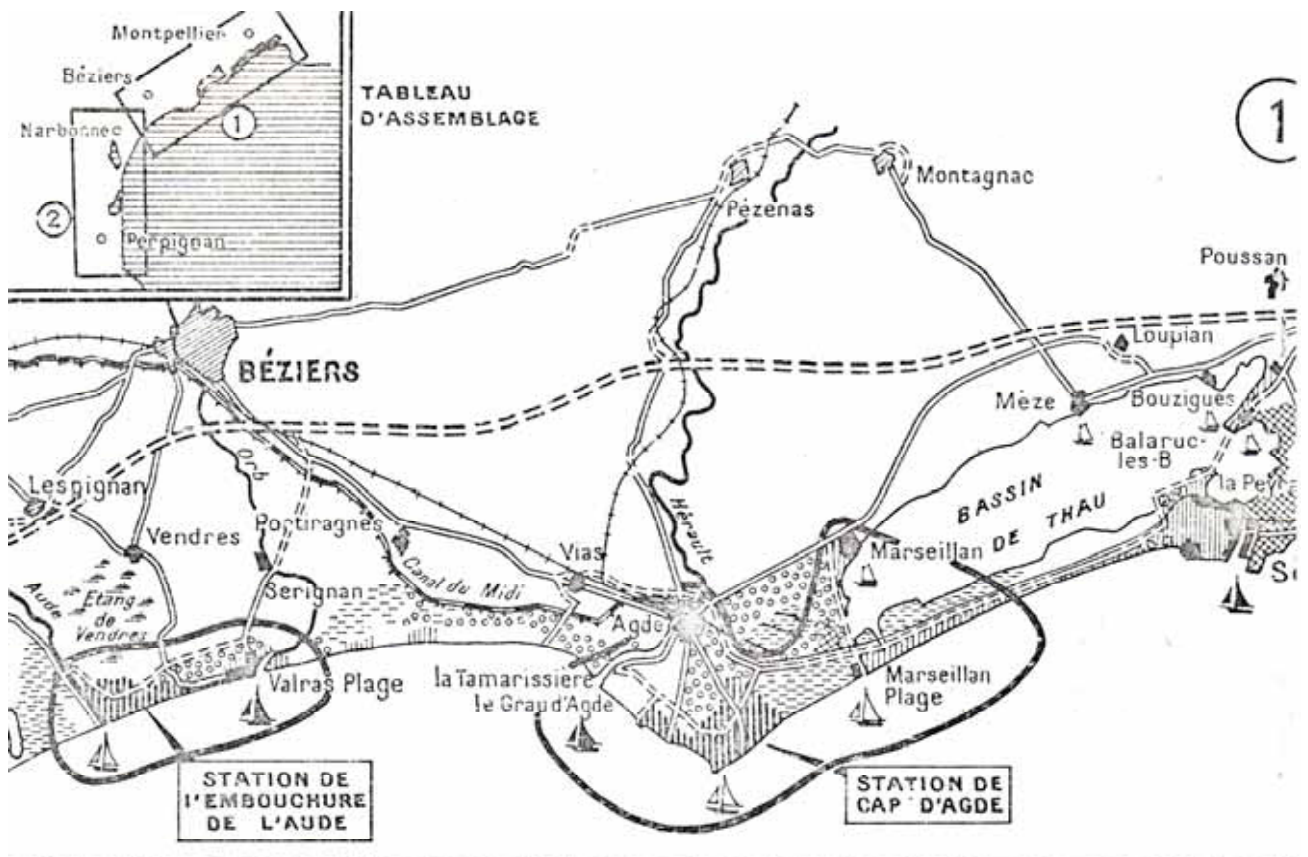
II.3-6. Nouveaux réseaux routiers express pour les villes existantes en arrière-côte.

Source : RACINE Pierre, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*, éd. Midi-Libre, Montpellier, 1980, p. 58.



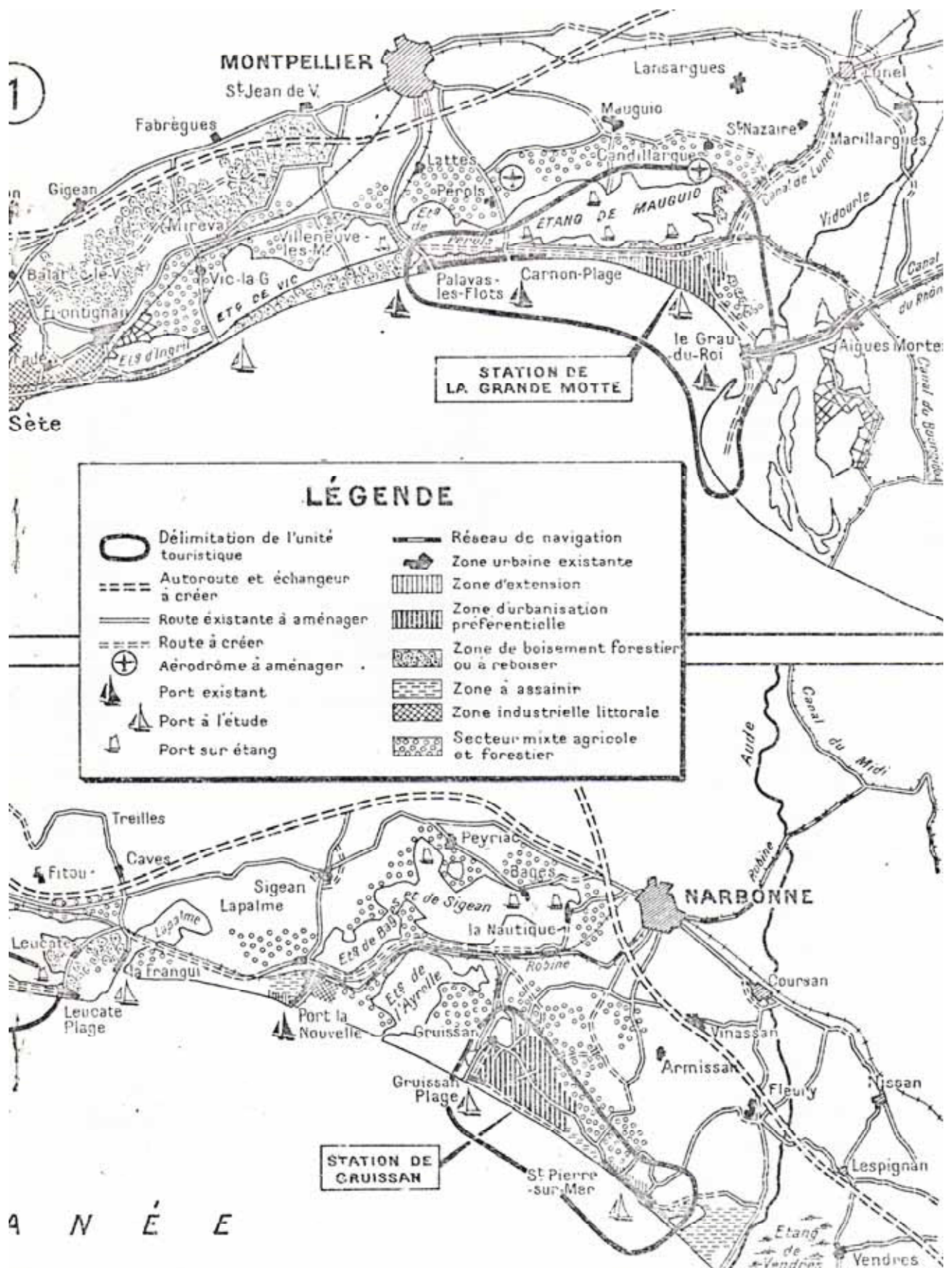
II.3-7. Hiérarchisation des réseaux routiers par rapport aux Unités Touristiques et leurs stations.

Source : RACINE Pierre, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*, éd. Midi-Libre, Montpellier, 1980, p. 59.



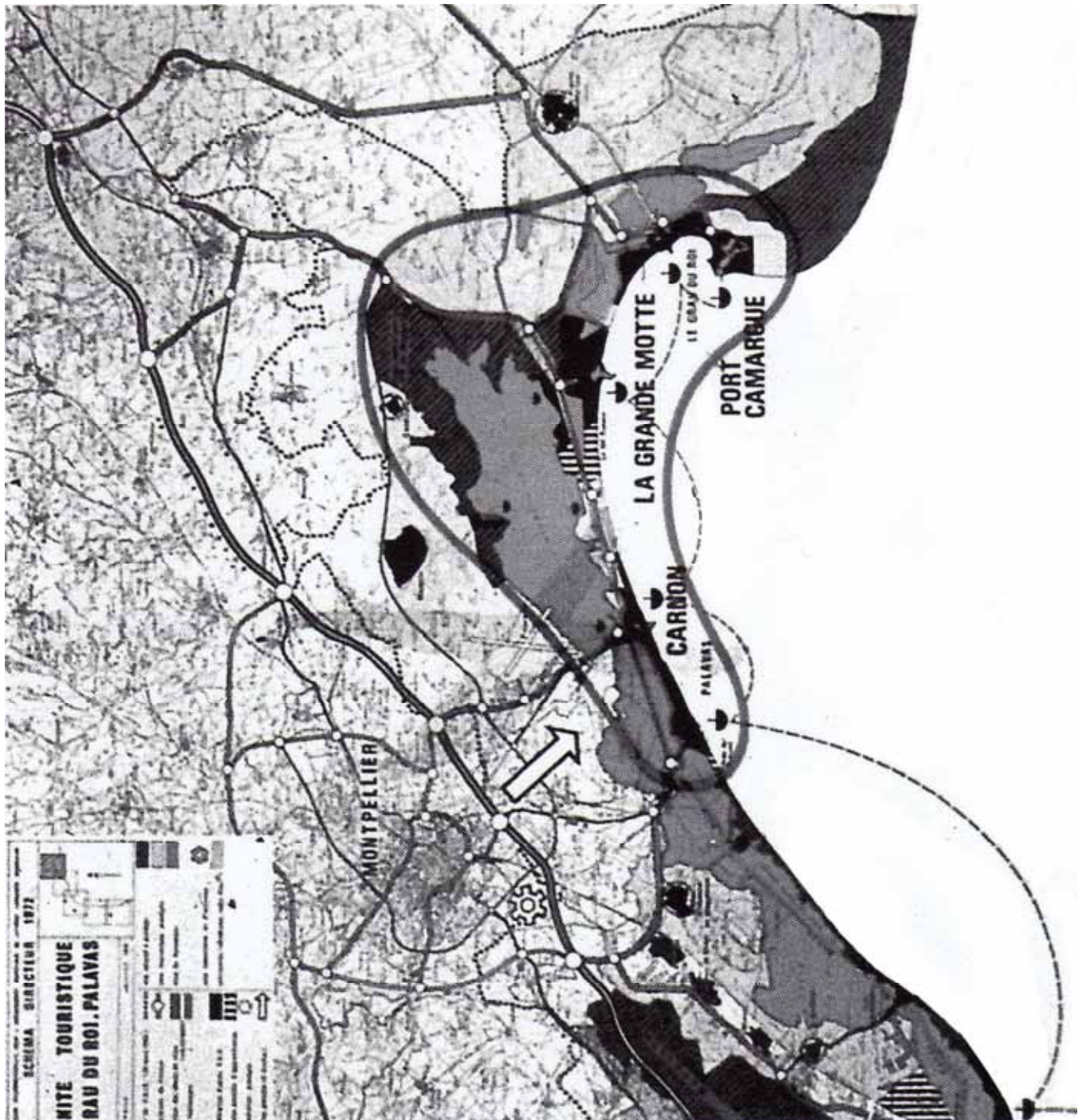
II.3-8A. Plan directeur et localisation des stations balnéaires créées ex-nihilo, dont La Grande-Motte.

Source : RACINE Pierre, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*, éd. Midi-Libre, Montpellier, 1980, p. 36.



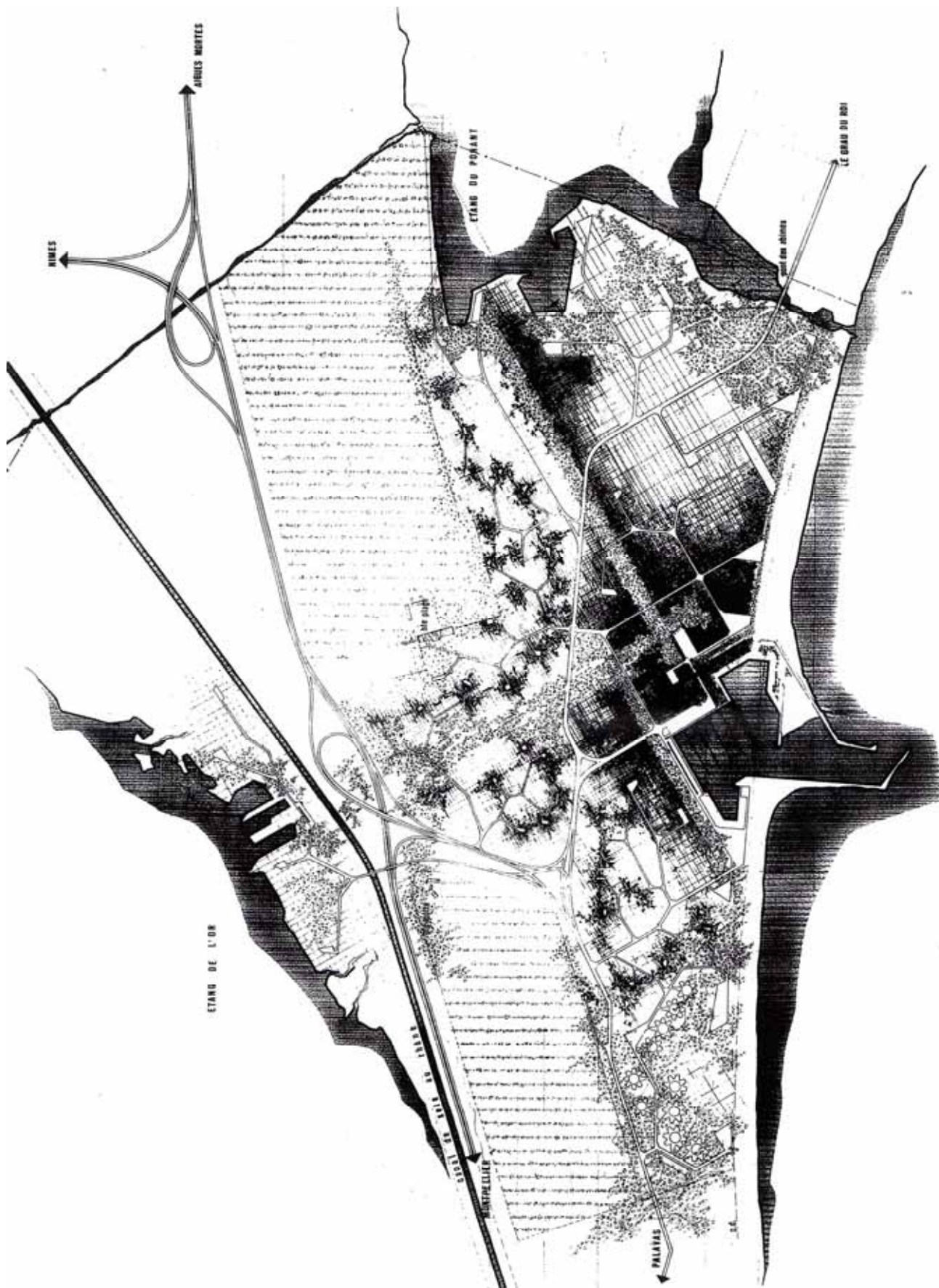
II.3-8B. Plan directeur et localisation des stations balnéaires créées ex-nihilo, dont La Grande-Motte.

Source : RACINE Pierre, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*, éd. Midi-Libre, Montpellier, 1980, p. 37.



II.3-9. Première Unité Touristique avec ses trois stations balnéaires, dont La Grande-Motte.

Source : BALLADUR Jean, *La Grande-Motte, l'architecture en fête ou la naissance d'une ville*, éd. Espace Sud, Paris, 1994, p. 21.



II.3-10. Plan d'urbanisme de la Grande-Motte.

Source : BALLADUR Jean, *La Grande-Motte, l'architecture en fête ou la naissance d'une ville*, éd. Espace Sud, Paris, 1994, p. 35.

4. Marne-la-Vallée, France

Marne-la-Vallée peut apparaître tantôt comme un groupement de villes, tantôt comme une concentration d'« ensembles urbains », tantôt comme une agglomération multi-communale, mais il semble qu'elle soit, parmi les neuf *Villes Nouvelles* françaises, la *ville de fondation des communes* la plus importante et la plus réussie, grâce à ses richesses historiques et naturelles et grâce à ses nouveaux dispositifs des années 1980 : le parc Disney et le Val d'Europe.

1. Le lieu - le site

1.1. La localisation

Marne-la-Vallée est située à 10 km à l'Est de Paris, sur un territoire de 20 km de long (l'axe est-ouest) et 6 km de large en moyenne. Son périmètre englobe des territoires essentiellement du département de Seine-et-Marne, mais aussi du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis, dans la région industrielle d'Ile-de-France. Cette position stratégique et les différentes liaisons performantes permettent des échanges aisés, tant au niveau régional qu'à l'échelle nationale et même internationale. En partant de Paris, on peut y aller par les routes nationales N 4 et N 303 depuis la Porte de Bercy, par la N 34 depuis la Porte de Vincennes ; et par voie ferrée à partir de la gare de l'Est (ligne Paris-Meaux : les gares de Chelles, Vaires, Lagny, en direction l'Allemagne, ou ligne Paris-Tournan-Bâle : les gares de Villers, Noisy-le-Grand, Les Yvris, Emerainville, vers la Suisse).

La liaison permanente entre Marne-la-Vallée et Paris, ainsi que les autres villes situées sur l'axe est-ouest de la région parisienne, est également assurée par la ligne transversale Est-Ouest du Réseau Express Régional, la voie ferrée urbaine nommée R.E.R A, construite pendant les années 1960. On rejoint, par exemple, le centre de la capitale en 15 minutes depuis la Porte de Paris / Noisy-le-Grand, en 40 minutes depuis le Val d'Europe et les parcs Disney. La liaison nationale, voire internationale, est aussi assurée par plusieurs grands axes de communication rapides, dont l'autoroute A 4, de Paris à Strasbourg via Reims et Metz avant de se connecter à l'Allemagne. Cette autoroute a été construite dès le début des années 1970. En effet, les autoroutes et les lignes RER sont des dispositifs de transport majeurs proposés par le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisien, SDAURP, en 1965, en vue de la création des Villes Nouvelles de la région parisienne.

Dans le périmètre de Marne-la-Vallée se trouve l'aérodrome civil de Lognes-Émerainville, exploité par la société Aéroports de Paris, ouvert aux avions privés en vol à base altitude et sur demande au trafic international. Marne-la-Vallée se situe à équidistance des deux aéroports internationaux de Roissy Charles de Gaulle et d'Orly, à seulement 10 ou 15 km de distance, soit 40 minutes environ par la navette routière. Il est également possible de rejoindre Roissy Charles de Gaulle en TGV par la LGV Interconnexion Est, ce qui ne prend que 10 minutes, en raison de la présence sur son territoire d'une gare TGV, Marne-la-Vallée – Chessy, qui assure à la ville une liaison internationale directe. Cette gare se situe au cœur du parc Disneyland, installé à la commune de Chessy du département de Seine-et-Marne. Elle est sur l'interconnexion entre le terminus du RER A (ouvert 1992) et la ligne TGV mise en service en 1994.

Mentionnée d'abord dans le dossier ministériel pour un site de la Ville Nouvelle Melun-Sénart, cette gare en a été retirée par la suite. En fait, la desserte du parc Disneyland a fait l'objet d'une convention entre EuroDisney et l'État français en 1987, permettant aux passagers issus des autres pays d'accéder au parc Disneyland via cette gare. Celle-ci doit desservir également le Val d'Europe à proximité immédiate du parc, un des principaux

centres urbains et d'affaires de l'Est de l'Ile-de-France, situé sur le secteur IV de Marne-la-Vallée. Ce centre est une opération commune entre l'Etat français, les collectivités locales et la société Euro Disney Associés SCA.

1.2. La situation

Début des années 1960, avec la politique de modernisation pour l'ensemble du pays, le gouvernement français a lancé des études pour la planification du territoire, en matière économique et spatiale, à l'échelle nationale et régionale. De là a résulté le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisien. Celui-ci est inséré ensuite dans la planification du bassin parisien et de la nation. Ce schéma a pour l'objectif de remédier aux maux en matière d'urbanisme et de répondre efficacement à la croissance économique incessante de l'agglomération parisienne. Ces maux se sont accumulés pendant une longue période industrialisée, et depuis 1945 ont encore empiré, en raison d'une urbanisation sans planification, qui ne tient compte ni de l'espace, ni de la démographie, ni du logement, ni de l'emploi industriel. « *Ce n'est pas le nombre — à la fois important et insuffisant — de ces logements, de ces usines, de ces bureaux, mais bien la manière dont ils ont été implantés qui a aggravé la situation de l'urbanisme, et conduit à la situation présente que chacun constate et déplore : espaces libres en voie de disparition, banlieue sous-équipée en moyens de transport comme en tous autres services publics, centre congestionné, quartiers vétustes trop lentement repris par la rénovation* »⁷²⁰.

Outre que le modèle de « grand ensemble » installé dans la banlieue est l'insuffisance, la croissance économique de l'après-guerre est basée sur les nouveaux moteurs. Ceux-ci, par conséquent, demandent à changer l'échelle des réponses aux problèmes urbains et économiques de l'agglomération parisienne. Il y a trois nouveaux moteurs de l'économie : la domination des emplois « tertiaires », notamment de bureaux, par rapport aux emplois industriels ; l'augmentation du « temps libre » impliquant la demande des activités de loisirs ; la généralisation de l'automobile privée. Ceux-ci s'associent à la poussée démographique consécutive à l'augmentation de revenu moyen, dont à multiplication la demande de logements, et à l'augmentation considérable du nombre moyen de déplacements intercommunaux⁷²¹. Pour résoudre ces questions, la création de plusieurs de Villes Nouvelles (donc cinq retenues finalement) localisées sur les axes de développement et de transport (donc deux axes préférentiels principaux et deux axes tangentiels secondaires), est proposée comme le moyen efficace selon le schéma directeur.

Marne-la-Vallée se trouve sur l'axe tangentiel Nord du schéma directeur, le long du versant méridional de la vallée de la Marne. Elle s'étend depuis une distance de 10 km à l'Est de Paris jusqu'à 35 km, aux abords de Meaux. Elle est en effet la Ville Nouvelle la plus proche de Paris. Parmi cinq Villes Nouvelles de la région parisienne, Marne-la-Vallée joue un rôle important : elle est le dispositif majeur pour contrecarrer le déséquilibre historique existant entre l'Est et l'Ouest de l'Île-de-France. Malgré le fait que ce phénomène pourra encore être renforcé par deux Villes Nouvelles créées au même moment à l'Ouest, et qui sont rattachés à des lieux historiques, tels que Pontoise ou Versailles. La région parisienne s'est en effet, développée historiquement vers l'Ouest et la mer. Alors que la partie Est longtemps ignorée des pouvoirs publics est restée la plus déshéritée dans l'ensemble des banlieues de

⁷²⁰ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne (SDAURP)*, Rapport, Paris, 1965, pp. 42-43.

⁷²¹ *Ibid.* p. 10.

la région parisienne⁷²², au niveau de l'habitation, des infrastructures et des activités, dont les emplois. Le *Livre Blanc*, « *l'avant-projet de programme duodécennal pour la région de Paris* », publié par le Conseil d'administration du District de Paris en 1963, expose que la « *zone d'Est* » de la région parisienne est la partie particulièrement sensible en matière des projets d'aménagement⁷²³. Pourtant, la vallée de la Marne était au XVIIIe siècle un lieu de résidence apprécié de la classe aisée, comme le témoigne le grand nombre de châteaux qui subsistent encore.

Du point de vue économique, il n'en reste pas moins qu'il s'est constitué dans la capitale, et autour d'elle, un ensemble économique dont l'évolution intéresse le pays tout entier, et qui constitue un atout à l'échelle du Marché Commun de l'Europe⁷²⁴. Dans la perspective de l'établissement de liaisons renforcées avec les pays du Marché Commun, notamment l'Allemagne, et avec l'Europe centrale en général, Marne-la-Vallée pourrait tenir lieu de relais⁷²⁵. Les données des études d'aménagement, réalisées par la société d'aménagement de Marne-la-Vallée, l'EPAMARNE, montrent qu'elle est programmée pour posséder seulement des activités industrielles de col-blanc, tertiaires et de loisirs. Au moment de la publication du schéma directeur, à côté de Noisy, à Bry-Sur-Marne, un grand centre de formation et de production de l'Office de radiodiffusion télévision française (ORTF) est en construction sur un terrain de 15 hectares. Le Centre de formation professionnelle et l'Institut des hautes études cinématographiques fonctionnent déjà. Il est prévu de construire le premier centre français de production de films pour la télévision.

Au niveau de l'armature urbaine, si elle est limitée par deux voies ferrées anciennes : Paris-Meaux (vers l'Allemagne) qui traversent la zone urbanisée ancienne de la rive nord de la Marne, et Paris-Gretz (vers la Suisse) au sud du périmètre, Marne-la-Vallée ne s'est développée vraiment qu'après la mise en service de la première ligne RER A et l'autoroute A 4. Ces deux nouveaux dispositifs majeurs traversent la ville au centre dans toute sa longueur d'est en ouest, et dominent entièrement la structure urbaine de la ville. Grâce à ces infrastructures, La Champagne, la Lorraine, l'Alsace et les pays frontaliers se trouvent donc dans l'orbite de Marne-la-Vallée⁷²⁶. Tandis que les aéroports Roissy Charles de Gaulles, Orly à proximité, Lognes dans son périmètre (et la ligne TGV installée plus tard) offrent à la Ville Nouvelle des liaisons internationales à grande distance.

Comme d'autres Villes Nouvelles françaises, la particularité de Marne-la-Vallée est que se présente comme une *Ville Nouvelle de communes*, fondée en regroupant les 26 communes de banlieue existantes. Cette ville est divisée ensuite en quatre secteurs consécutifs, qui comptent au total 15.200 hectares (le périmètre d'étude était de 21.000 hectares, comprenant le parc des loisirs de Jablines). Quelques communes ont des noyaux urbains déjà importants, dont Noisy-le-Grand et la ville médiévale de Lagny-sur-Marne. Ce choix offre des atouts historiques, sociaux, économiques de départ pour la nouvelle ville⁷²⁷. On peut penser que cette idée est

⁷²² CHATIN Catherine, *Neuf Villes Nouvelles. Une expérience française d'urbanisme*, éd. Dunod, Paris, 1975, p.119. Les activités sont seulement la chocolaterie Menier, les hôpitaux psychiatriques, quelques entreprises industrielles. De 60 à 70 % des habitants de la ville nouvelle sont contraints de venir travailler à Paris.

⁷²³ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *op.cit.*, p. 5.

⁷²⁴ *Ibid.*, p. 201.

⁷²⁵ STEINBERG Jean, *Les villes nouvelles d'Ile-de-France*, éd. Masson, Paris, 1981, pp. 209.

⁷²⁶ *Ibid.*, p. 212.

⁷²⁷ Les quatre secteurs à la création (appelés aujourd'hui la Porte de Paris, le Val Maubuée, le Val de Bussy, le Val d'Europe) sont :

- Secteur I : à 12 km de Paris, 2.063 hectares, Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne.

- Secteur II : à 18 km de Paris, 3.815 hectares, Champs-sur-Marne, Noisiel, Torcy, Emerainville, Lognes, Croissy-Beaubourg. C'est le premier secteur qui s'est constitué en agglomération nouvelle, dite du Val Maubuée.

venue des expériences de *new towns* britanniques. Cependant, ces communes conservent leurs systèmes administratifs propres existants.

Dans cette partie d'Ouest, la Ville Nouvelle peut s'appuyer encore sur le petit centre urbain de Meaux à l'extrémité ouest. Dans un rayon situé entre la Ville Nouvelle et Meaux, se localisent deux autres Villes Nouvelles, Melun-Sénart et Evry, ainsi que les nouveaux équipements installés dans les communes voisines, telle la préfecture de Créteil, celle de Bobigny, la faculté de Villetaneuse, les halles de Rungis, l'usine de moteurs d'avion. Dans un rayon d'environ 100 km, se situent trois villes : Amiens, Reims, Troyes.

En revanche, l'essentiel de ces lieux était constitué par d'immenses zones agricoles : les champs arrivent jusqu'à 15 km à peine de la porte de Vincennes. Il n'y avait que 97.000 habitants à l'intérieur du périmètre d'étude en 1968, même si les communes sont très proches de Paris intra-muros. Dans ce contexte et compte tenu du retard de l'urbanisation de la région la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée offre des possibilités ouvertes, en matière de grandes conceptions et opérations, pour lui permettre d'atteindre à terme environ 500.000 habitants, chiffre défini par des études d'aménagement du territoire régional.

1.3. La géographie

Englobant 26 communes de trois départements, le périmètre de Marne-la-Vallée s'étend sur une longueur de 20 km entre Noisy-le-Grand à l'Ouest, et la vallée du Grand-Morin à l'Est, entre le massif forestier de Gretz-Crécy-Armainvilliers au Sud, et la Marne au Nord. Nous voudrions citer ici les descriptions de Jean Steinberg qui reconstitue les deux couches caractéristiques marquant le lieu d'implantation de la ville :

D'abord sur les aspects physiques, l'axe principal est bien entendu constitué par la vallée de la Marne ; la rivière coule d'Est en Ouest, large d'environ 40 mètres en amont de Lagny et de 37 mètres à Neuilly-sur-Marne. Les constructions nouvelles seront implantées en rive Sud, sur un plateau qui descend en pente douce depuis une altitude de 100 mètres environ jusqu'à 70 à 80 mètres à la limite du versant de la vallée. Par conséquent, la dénivellation entre le plateau et le fond de la vallée est de 50 à 60 mètres au maximum. D'ailleurs, la pente est douce en de nombreux endroits; il n'y a pas de versants abrupts, sauf peut-être à l'extrême Ouest, vers Noisy-le-Grand et Gournay-sur-Marne.

En outre ce plateau, qui correspond à la surface du calcaire de Brie, se trouve extrêmement vallonné, puisque, dès le droit de Champs-sur-Marne, il existe un encaissement. On en retrouve un autre au niveau du rû Maubué, entre Croissy-Beaubourg et Noisiel, et également à celui de la Gondoire, vers Bussy-St-Martin et Bussy-St-Georges, ainsi qu'au rû de Brosse, qui descend vers Ferrières. A noter en outre que le plateau de Brie s'élève légèrement de l'Ouest vers l'Est : dans la partie orientale de la Ville Nouvelle, il atteint une altitude de 120 à 130 mètres, du côté de Serris ou de Magny-le-Hongre.

Le taux de boisement de toute cette région est remarquable : les forêts et les bois se présentent en compartimentage, esquissé par les vallonnements du territoire de la Ville Nouvelle, d'où les caractères originaux de l'aménagement. Dès le niveau de Champs-sur-Marne, le bois de Grâce et le bois de St-Martin isolent presque complètement la région de Noisy-le-Grand du

- Secteur III : à 20 km de Paris, 6.121 hectares, Gouvernes. Conches, Guermantes, Bussy-Saint-Georges, Chanteloup, Jossigny, Ferrières-en-Brie, Montévrain, Collégien, Bussy-Saint-Martin, Saint-Thibault-des-Vignes. Lagny.

- Secteur IV : à 25 km de Paris, 3.215 hectares, Magny-le-Hongre, Chessy, Coupvray, Serris, Bailly-Romainvillers. Dans ce secteur s'installeront les parcs de Disney.

secteur de Torcy-Croissy-Beaubourg. Plus à l'Est et au Sud s'étend la forêt d'Armainvilliers, qui forme une barrière depuis Emerainville jusqu'aux confins orientaux de Marne-la-Vallée. Il faut atteindre la région située à l'Est de Guermantes et Chanteloup pour trouver une zone sans arbres, qui a d'ailleurs été mise en culture de façon intensive.

Du point de vue agricole justement, en dehors de la région dont nous venons de parler, on retrouve le compartimentage déjà imposé par les facteurs géographiques dans le découpage du parcellaire d'exploitation. Le résultat en est qu'entre Champs-sur-Marne et la région de Collégien, prédominent les vergers et cultures maraîchères qui viennent se mélanger aux cultures de plein champ ; citons notamment les abords de Gouvernes, St-Thibault-les-Vignes, Guermantes Conches. Les finages de ces communes sont d'ailleurs extrêmement petits.

Pour les aspects humains, un autre trait caractéristique s'est la prédominance des châteaux et des grandes fermes isolées, qui sont dispersés parmi les groupements villageois. Certains châteaux sont même remarquables comme celui de Champs bien entendu, mais également ceux de Rentilly et de Guermantes, avec leurs parcs. Tout cela donne un paysage très humanisé et très morcelé.

En ce qui concerne les voies de communication, outre ce qui a déjà été dit, la caractéristique de ce secteur c'est que les principaux axes de la région Est de Paris n'y passent pas. Ils traversent les régions situées plus au Sud (RN 4 et voie ferrée Paris-Gretz) et surtout celles situées plus au Nord, sur la rive droite de la Marne (RH 34, chemin de fer Paris-Meaux, électrifié et à quatre voies, enfin la RN 3). Sur le territoire de la Ville Nouvelle proprement dit, avant le RER, il n'existait aucune voie ferrée; seule la RH 303 et la D 217 bis traversaient à peu près l'ensemble du secteur, avant l'aménagement routier récent.

L'habitat rural, qui couvre la majeure partie du périmètre d'étude, vient d'être examiné. L'habitat urbain prédomine dans la partie occidentale : c'est l'extrémité de la banlieue parisienne. Il se présente sous la forme de lotissements de pavillons, qui englobent d'anciens noyaux villageois, comme à Noisy-le-Grand, à Bry-sur-Marne, et à Villiers-sur-Marne⁷²⁸. Ces lotissements occupent d'importantes superficies, notamment à Villiers et à Gournay-sur-Marne. Le seul grand ensemble d'habitat collectif se situe aux Hautes Noues, à Villiers-sur-Marne. En fait, en raison de la rareté des voies de communication, la Ville Nouvelle se trouve enserrée en tenaille par des urbanisations qui se localisent, soit au Nord de la Marne (ensemble de Chelles-Vaires sur la voie ferrée Paris-Meaux), soit au Sud (lotissements du Plessis-Trévisé, Pontault-Combault, Emerainville et Roissy-en-Brie, le long de la voie ferrée Paris-Gretz). À noter en outre la rareté des activités, notamment industrielles ; mise à part l'ancienne chocolaterie Menier de Noisiel, quelques usines se dispersent çà et là dans le tissu pavillonnaire. La petite ville de Lagny constitue un pôle de rayonnement local, avec une vingtaine de milliers d'habitants. Autour d'un noyau ancien relativement animé (commerces), se disséminent quelques lotissements. Lagny voit son importance limitée en raison de la concurrence de Chelles à l'Ouest et de Meaux à l'Est⁷²⁹.

⁷²⁸ Au début du XXe siècle, ces anciens noyaux villageois se développent en petites villes, grâce à l'arrivée du chemin de fer venant de Paris. En effet, ce moyen de transport va permettre le transport des ouvriers travaillant à Paris. Dans l'autre sens, les Parisiens vont profiter de cette nouveauté pour venir se promener à la campagne le dimanche. L'arrivée du tramway permit à la ville de Noisy-le-Grand de passer de village campagnard à petite ville touristique avec ses guinguettes en bord de Marne, et ses rendez-vous de chasse.

⁷²⁹ STEINBERG Jean, *op.cit.*, pp. 214-216.

2. Le modèle

2.1. Les doctrines

Bien que l'aménagement et l'urbanisme soient des matières importantes de la culture française, le phénomène des *villes de fondation* de l'ère industrielle au XXe siècle est apparu un peu tard en France par rapport aux autres pays européens, notamment la Grande-Bretagne. C'est en 1965, en appliquant le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne qui se compose de trois principes : les *centres urbains nouveaux* (villes neuves ou centres urbains existants renforcés), les *axes préférentiels principaux* et les *axes tangentiels* (de l'urbanisation et de transport), une *région urbaine de Paris*⁷³⁰, que les *villes de fondation* du XXe siècle en France – reconnues sous le nom de Villes Nouvelles – sont officiellement mises en études et en réalisation à l'échelle nationale. La première loi sur les Villes Nouvelles fut votée en 1970. Des schémas analogues sont établis à partir de 1965 pour les provinces importantes, grâce à la création du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) et des Organisations d'Etudes d'Aménagement des Aires Métropolitaines (OREM)⁷³¹. Ils définissent les études et la création des Villes Nouvelles en provinces. On peut citer ici quatre Villes Nouvelles réalisées: Villeneuve-d'Ascq près de Lille, Isle-d'Abeau près de Lyon, Ouest Provence près de Marseille, Val-de-Reuil près de Rouen.

Comme c'est le cas pour Londres, les cinq Villes Nouvelles réalisées dans la région parisienne - positionnées autour de Paris, sur les « axes préférentiels » au nord et au sud de la capitale - sont les plus importantes, en vue d'accueillir chacune 500.000 habitants : Cergy-Pontoise (fondée en 1966), Evry (1966), Sénart (1969), Saint-Quentin-en-Yvelines (1970), et Marne-la-Vallée (1969)⁷³². Il faut souligner que le schéma directeur suggère une proposition intéressante, selon laquelle se créerait seulement un Paris « bis », mais elle a été abandonnée. Selon Paul Delouvrier, « *l'idée d'un Paris parallèle a été très vite écarté, en l'espace d'un mois. L'idée de transporter toutes les administrations parisiennes dans une zone à part, de faire un « Vichy à côté de Paris », alors qu'historiquement parlant, même quand Louis XIV est parti à Versailles, il a laissé son administration à Paris, était une erreur historique grave. La vertu de Paris est d'avoir toutes les fonctions d'une capitale, y compris l'administration du pays. Nous avons donc écarté cette idée* »⁷³³.

Comme en Grande-Bretagne, les Villes Nouvelles ont vu le jour grâce à la politique de restructuration et de décentralisation, en matière économique et démographique, à l'échelle nationale et régionale par rapport à la capitale, car celle-ci domine entièrement non seulement l'ensemble du pays, mais aussi sa région. De plus, c'est également la volonté de l'administration française après la guerre, dont le rôle décisif du Général De Gaulle, vers la modernisation de l'ensemble du pays par la planification du territoire, qui se traduit par les études d'aménagement régional et les grandes opérations urbaines et infrastructurelles. En premier lieu, parce que la croissance de l'agglomération parisienne dans le passé a été dominée par le monocentrisme de Paris, les études d'aménagement du Schéma Directeur, confiées à l'I.A.U.R.P.⁷³⁴, examine la possibilité de créer des Villes Nouvelles à des échelles différentes :

⁷³⁰ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *op.cit.*, p. 65.

⁷³¹ MERLIN Pierre, *Les Villes Nouvelles*, éd. PUF, Paris, 1972, (2^{ème} édition refondue et augmenté), p. 296.

⁷³² Nous considérons que l'année à laquelle a été créée la mission d'études et d'aménagement de la Ville Nouvelle, est sa date de naissance.

⁷³³ Cité in MURARD Lion, FOURQUET François, *La naissance des villes nouvelles. Anatomie d'une décision*, éd. Presse de l'ENPC, Paris, 2004, p. 63.

⁷³⁴ I.A.U.R.P : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, fut créé en 1960 à l'occasion de la première élaboration du Schéma directeur de la région parisienne, avec les missions d'études et d'aménagement qui ont préparé la décision opérationnelle datent de 1966 à 1969. Il est depuis 1983 rattaché à la

- le rapport entre Paris et ces villes en répondant à la question du monocentrisme /radioconcentrisme et de l'unité, en particulier celle du marché du travail de la région ;
- le rapport entre Paris, les banlieues et les centres urbains nouveaux de ces villes, en assurant la qualité de la vie urbaine des parisiens au XXI^e siècle, dont les aspects capitaux sont : les activités en particulier du secteur tertiaire, les logements, les loisirs et les transports ;
- le rôle des centres urbains nouveaux pour restructurer la banlieue et transformer l'agglomération parisienne en une région urbaine ;
- le rôle des centres urbains nouveaux des Villes Nouvelles pour inscrire le développement de la nouvelle région parisienne dans celui de la nation et en particulier du Bassin parisien. L'aménagement de la région parisienne doit par conséquent suivre principalement les axes suivants : un axe qui part vers la Basse-Seine jusqu'à la ville portuaire du Havre et la mer ; l'autre vers la Haute-Seine et la Marne⁷³⁵.

Les Villes Nouvelles prévues en région parisienne, qui seront localisées au contact immédiat de l'agglomération, qui atteindront une taille importante (de l'ordre de 300.000 à 500.000 habitants, plus la population de la zone d'influence du centre urbain nouveau), tout en offrant un choix aussi large que possible d'emplois et d'équipements, ne se veulent pas autonomes, mais parties d'une région urbaine dont on veut renforcer l'unité tout en tempérant l'actuel monocentrisme⁷³⁶.

« Seront-elles des cités-satellites, suivant une expression souvent employée ? Ce mot-image, emprunté à la cosmographie, est ambigu.

Appliqué aux fonctions des villes nouvelles, il contient une part de vérité : se situant au sein d'une vaste agglomération, et étant reliées à cette dernière par de puissants réseaux de transport, elles n'ont pas un besoin aussi impérieux qu'une ville isolée de semblable importance d'assurer la totalité des fonctions urbaines, alors que leur situation ou leur taille ne leur permettraient qu'imparfaitement de les assurer. Chacune n'a pas besoin de posséder un aéroport autre qu'un terrain spécialisé dans les liaisons d'affaires, ni une université complète, ni des hôpitaux spécialisés dans le traitement d'affections peu courantes. Regroupés en petit nombre à des nœuds de communication, bien reliés à l'ensemble de l'agglomération, de tels équipements pourront atteindre une qualité supérieure, sans devenir pour cela inaccessibles. De même, ces villes n'auront pas à procurer des emplois à tous leurs habitants et rien qu'à eux ; certains iront travailler autre part dans l'agglomération, cependant que viendront y travailler d'autres personnes habitant ailleurs.

Ensuite, on l'a dit plus haut, il sera possible d'y implanter des équipements exceptionnels - grands musées d'art ou de techniques, par exemple - que quelques centaines de milliers d'habitants ne justifieraient pas, et qui ne pourront y être placés que du fait de l'insertion de ces villes dans une agglomération vingt fois plus peuplée. Enfin le cœur de Paris restera le centre de toute l'agglomération, de toute la région urbaine et certaines des fonctions que ce cœur exerce resteront uniques : même si les théâtres se multiplient dans toute l'agglomération, il n'y aura toujours qu'une seule Comédie-Française ; les préfetures vont passer de trois à huit en région de Paris, mais quand il faudra avoir recours aux administrations centrales, c'est toujours dans le cœur de Paris qu'on les trouvera.

région Île-de-France sous le nom de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAURIF) qui est une fondation reconnue d'utilité publique dont les missions sont celles d'une agence d'urbanisme de la région parisienne. Son président est de droit le Président du Conseil régional.

⁷³⁵ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *op.cit.*, pp. 94-101, 221, 222.

⁷³⁶ MERLIN Pierre, *op.cit.*, p.295.

C'est pour tous ces motifs que les villes nouvelles de la région urbaine de Paris ne seront pas complètement autonomes »⁷³⁷.

La structure urbaine de la région parisienne est organisée en pyramide : à la base, les équipements résidentiels ; au niveau intermédiaire, les centres urbains nouveaux pour restructurer la banlieue avec les équipements intercommunaux ; au niveau supérieur, les centres urbains nouveaux des Villes Nouvelles avec les équipements régionaux ; au sommet, Paris, centre politique et historique, centre de décision et de guide intellectuel. Cette pyramide s'intègre ensuite dans le réseau urbain du bassin parisien⁷³⁸. C'est le contraire des *new towns* britanniques, qui souhaitaient devenir des villes autonomes mais n'y sont pas parvenus dans beaucoup de cas. On souligne l'importance des centres urbains nouveaux, mais pas la ville elle-même dans la structure urbaine régionale et dans le rapport avec Paris. Cette volonté de ne pas être coupées de la région urbaine où elles sont situées, a conduit à prévoir dès le début de la planification deux infrastructures clés : l'autoroute et le réseau express régional (la voie ferrée urbaine rapide). Cet objectif fixé pour 1975 a été réalisé dans les délais pour toutes les villes.

En deuxième lieu, le schéma directeur présente l'autre contenu très important, qui résulte probablement des premières déterminations : c'est la localisation des lieux d'implantation des Villes Nouvelles. En respectant l'orientation de deux axes de développement définis par ce schéma, ces lieux sont positionnés à la manière habituelle des villes dans le passé, c'est-à-dire à côté de plans d'eau. Ici, ce sont la Haute et Basse-Seine, la Marne ainsi qu'une partie de l'Oise. Cependant, la raison n'est plus le transport, la défense ou bien encore l'alimentation...comme pour les villes anciennes⁷³⁹. Les objectifs sont de donner à ces Villes Nouvelles des atouts naturels et de mise en valeur du paysage urbain à ces lieux, par une beauté naturelle, par un caractère topographique remarquable, et surtout par des loisirs qu'offrent des plans d'eau. Ces loisirs sont issus de l'expérience américaine, et développés rapidement en France après la guerre. On verra, dans une autre ville, une autre expérience de ce type de loisirs, à travers la fondation de La Grande-Motte sur le littoral méditerranéen.

En fait, dans le contexte de l'économie tertiaire, les acteurs adoptent une « *politique des loisirs* », c'est-à-dire, le schéma directeur doit répondre aux besoins de loisirs, non par quelques dispositions particulières et comme surajoutées, mais par sa conception même en trois critères : l'espace nécessaire aux loisirs est donné par la prise en compte de la région urbaine tout entière ; les liaisons régionales nécessaires sont assurées par les nouveaux axes de transport ; les axes d'urbanisation ont été déterminés de façon à s'ordonner aux fleuves et aux forêts, qui sont les deux grands sites des loisirs de plein air⁷⁴⁰.

*« Si c'est à Cergy-Pontoise- où le plan de la ville est conçu en fonction de la base de loisirs qui sera créée dans la bouche de l'Oise – et à Mantes où la bouche de Moisson, plus excentrée par rapport à la future ville nouvelle, jouera un rôle analogue – que les équipements de loisirs apparaissent comme l'élément central des futures villes nouvelles, les plans d'eau de Jablines et de Viry-Châtillon Grigny contribueront largement à la création de la personnalité des villes nouvelles de Marne-la-Vallée et d'Evry. De même à St-Quentin-en-Yvelines, la plus grande attention est apportée à l'aménagement de l'étang de St-Quentin et des abords de la vallée de la Mérantaise ; il en est de même à Melun-Sénart et le bois de Rougeau et pour les abords de la vallée de la Seine. »*⁷⁴¹

⁷³⁷ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *op.cit.*, p. 76.

⁷³⁸ *Ibid.*, p. 222.

⁷³⁹ Sur la Marne, le trafic commercial a été détourné sur les canaux de Chelles et de Chalifert avant les études.

⁷⁴⁰ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *op.cit.*, p. 231.

⁷⁴¹ MERLIN Pierre, *op.cit.*, p.328.

Deuxième élément majeur de localisation des lieux, c'est la position des centres urbains qui « *accueilleront des activités largement diversifiées, regroupant les équipements administratifs et culturels, les centres de loisirs régionaux* » selon le schéma directeur, dans lesquels se concentreront les dispositifs architecturaux et infrastructurels les plus importants des Villes Nouvelles. Ces dispositifs doivent répondre parfaitement aux besoins à la fois des Villes Nouvelles et de la banlieue autour d'elles. Selon Pierre Merlin, on installera donc les nouveaux centres urbains sur les plateaux qui bordent ces vallées et qui seuls permettront à l'environnement d'atteindre les dimensions de véritables villes. La vue sur les vallées, aménagées pour les loisirs, sera préservée⁷⁴².

Cependant, l'application de cette idée n'est pas homogène pour toutes les villes. Si à Evry le centre urbain s'installe en milieu rural (c'est-à-dire en site vierge), celui de Cergy-Pontoise est composé par celui de Pontoise⁷⁴³, lieu très riche en patrimoine historique et artistique, et par celui de Cergy, petit village dans une zone agricole, où s'installeront le nouveau siège de la Préfecture du département et les services du centre ville. L'intégration des centres urbains dans les lieux historiques (communes, petites villes) permet de rendre leurs atouts plus caractéristiques et plus attractifs que les terrains ruraux. Les nouveaux dispositifs vont moderniser et revitaliser ces lieux historiques pour assurer leurs rôles de pôles urbains dans un milieu entouré par des villages ou des hameaux ruraux, et pour réserver des vastes espaces fonciers mobilisables où il est facile d'implanter des résidences collectives ou pavillonnaires.

L'autre point important : les grandes opérations urbaines des Villes Nouvelles localisées en zones rurales et dans des lieux peu humanisés, permettent également de préserver de grandes forêts et de grands espaces naturels, qui formeront la ceinture verte autour des Villes Nouvelles comme Saint-Germain, Rambouillet, Sénart, Fontainebleau, Montmorency, Rougeau... Par conséquent, les Villes Nouvelles sont fondées par le regroupement de communes urbaine et rurales existantes, donc elles conservent toujours leur nom et leur statut administratif propre, par exemple, Evry est composé par six communes, Cergy-Pontoise par douze, Sénart par dix-huit, Saint-Quentin-en-Yvelines par onze. De plus, les communes d'une ville sont réparties dans les différents départements. Selon le schéma directeur, ce fait provient également des problèmes administratifs, à cause du décalage entre la carte géographique et la réalité, au regard de la limite des communes.

On s'aperçoit que ces principes se sont imposés également dans la conception de Marne-la-Vallée, comme le décrit le schéma directeur. L'ensemble de la ville, dont le caractère pourrait se rapprocher de celui des villes nouvelles de la banlieue de Stockholm, est la succession de 26 agglomérations existantes de 30 à 80.000 habitants. Elle utilisera au mieux le site extrêmement varié de ce secteur, coupé de vallons descendant vers la vallée de la Marne, où existent encore de nombreux bois à préserver. Le centre urbain régional sera réalisé à Bry-sur-Marne / Noisy-le-Grand, deux communes existantes, en tête de cette urbanisation. Très bien relié à Paris, par le RER et l'autoroute A4, et en bonne relation avec la banlieue existante, il pourra, à côté d'un ensemble universitaire, accueillir des établissements commerciaux ou de caractère tertiaire et des immeubles de bureaux. L'implantation dans ce secteur de la « cité » de la télévision est prévue. La vallée de la Marne en amont de Chelles offre de grandes possibilités d'aménagement. C'est sur ces rives que seront organisés des ensembles de loisirs régionaux, notamment dans la boucle de Jablines, en aval de Meaux, où la création d'un vaste

⁷⁴² *Ibid.*, p. 309.

⁷⁴³ Habité depuis l'époque romaine par les rois, les nobles et les moines,... grâce au tramway (1901), qui transforme un village historique oublié en une ville de banlieue touristique où les parisiens peuvent profiter fréquemment de la campagne.

plan d'eau constituerait à l'est de Paris l'équivalent des aménagements prévus à l'ouest en bordure de Seine dans la boucle de Moisson⁷⁴⁴.

2.2. Le programme

À l'heure où l'industrie polluante ne s'installe plus autour des villes en Europe occidentale, la conception des Villes Nouvelles en France, dont Marne-la-Vallée, est influencée théoriquement par deux éléments importants. Le premier est, selon Pierre Merlin, le changement de la conception de l'urbanisme de cette époque en France :

« - *L'aspiration naissante du qualitatif : après 1968, la vague environnementaliste a déferlé, mais en même temps une grande aspiration vers les espaces naturels et les loisirs en plein air.*
- *Le rejet des formes dévoyées inspirées par le mouvement moderne : les notions de rue, de quartier, de centre urbain sont remises au goût du jour, toujours en contrepoint des excès des grands ensembles.*
- *L'idée d'équilibre, de développement parallèle des logements, des emplois et des équipements, devient prépondérante : l'harmonie urbaine doit résulter d'un retour aux sources (les formes traditionnelles du tissu urbain, le contact entre la nature et la ville) et d'un développement équilibré que les moyens disponibles et une croissance sans sentiments d'urgence permettent d'assurer.*

*Ce contexte se trouve clairement dans un document peu connu et qui constitue pourtant, tout autant que le Schéma Directeur des villes nouvelles françaises : le « Programme finalisé » des villes nouvelles, un des six programmes prioritaires du VIe Plan en 1970 ».*⁷⁴⁵

Le deuxième élément, dont « l'idée d'équilibre », provient des limites des premières *new towns* britanniques, selon les analyses des acteurs français. Ces limites découlent d'un programme défini entièrement au préalable, et qui est rigide en ce qui concerne la structure urbaine, les fonctions, les équipements et les services, où le secteur tertiaire n'est quasiment pas prévu, surtout les emplois, en quantité et en variété. Un dogme des *new towns* : on peut venir habiter dans la ville nouvelle sans y travailler et on sait que même un équilibre quantitatif s'accompagnera de migrations alternantes de sens opposés.⁷⁴⁶

C'est pourquoi Marne-la-Vallée, comme les autres, est orientée par des principes de développement plus souples. D'abord, les programmes sont révisés régulièrement à travers des études selon les Plans numérotés. Ensuite, grâce au contexte géographique en reliefs du site divise naturellement cette Ville Nouvelle en quatre parties ou secteurs, où les zones de construction se trouvent au centre et délimitées par la vallée de la Marne au Nord et les massif forestiers au Sud. Par conséquent, « *plutôt qu'une grande ville, il s'agira en fait d'un chapelet de quatre villes, quatre secteurs, qui auront chacun 100 à 150.000 habitants, tous reliés au premier où sera construit le centre urbain régional [Bry-sur-Marne / Noisy-le-Grand] »*⁷⁴⁷.

Ce programme permet d'éviter d'étudier et de construire simultanément, chaque secteur adoptera un programme différent, selon ses spécificités existantes comme, par exemple, « *la densité des quatre secteurs qui ira en décroissant à mesure que l'on s'éloigne de Paris : dans le premier, on construira 90 % d'immeubles collectifs, 70 % dans le second, tandis que le troisième comptera 50 % de maisons individuelles. Vu la diversité et le nombre des*

⁷⁴⁴ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *op.cit.*, p. 129.

⁷⁴⁵ MERLIN Pierre, *Les villes nouvelles en France (Que sais-je ?)*, éd. PUF, Paris 1991, p. 48.

⁷⁴⁶ STEINBERG Jean, *op.cit.*, p. 46.

⁷⁴⁷ CHATIN Catherine, *op.cit.*, p. 122.

*communes, il a été jugé préférable de les séparer sur le plan administratif. Chaque secteur aura donc son Syndicat communautaire*⁷⁴⁸ ».

Comme il y a quatre secteurs, le centre urbain se divise aussi en quatre unités qui s'enchaînent, dont deux plus proches de Paris qui s'installent sur les lieux historiques urbanisés : Noisy-le-Grand⁷⁴⁹ et Champs-sur-Marne⁷⁵⁰. Les deux autres sont construits sur les sites ruraux, mais possèdent également des domaines de châteaux historiques. Les centres urbains de Marne-la-Vallée jouent leur rôle régional, notamment Bry-sur-Marne / Noisy-le-Grand (également le centre de l'ensemble de la Ville Nouvelle), où s'installeront un quartier de bureaux et un quartier commercial pour contrebalancer le poids de La Défense, ainsi qu'une nouvelle université⁷⁵¹.

Pour les loisirs, la Ville Nouvelle se dote d'un programme d'aménagement ambitieux de grands dispositifs pour devenir le plus important de la région parisienne, avec ses studios de télévision et de cinéma à une extrémité, ses immenses plans d'eau et ses centres de loisirs à l'autre extrémité. Marne-la-Vallée se prépare à être la ville nouvelle de loisirs. Ces loisirs, en particulier en plein air et dépendant de l'eau, se trouvent dans le secteur II et à Jablines, en dehors du périmètre de Marne-la-Vallée sur les méandres de la Marne, grâce à leurs qualités naturelles :

- Les 500 ha des parcs et bois du secteur II : les parcs de Champs, de Noisiel, bois de Grâce, de la Grange, de Beaubourg, de Saint-Martin ; et les 3.400 ha de forêts : la deuxième forêt de la région parisienne après Fontainebleau.

- Les bases nautiques de l'île de Vaires de 90 ha dans le secteur II ; et à Jablines, l'une des douze bases de plein air programmées dans la région parisienne par le ministère de la Jeunesse et des Sports.

2.3. Le plan d'urbanisme

Les acteurs français ont consulté également les expériences européennes, en particulier celles des pays nordiques pour la conception des plans d'urbanisme. Certains chercheurs, tels que Pierre Merlin, Jean Steinberg, Catherine Chatin, estiment que Marne-la-Vallée a adopté le modèle de Stockholm (mais aussi celui de Copenhague), selon lequel les villes satellites s'installeront autour des gares des voies ferrées express régionales, toutes partant de la capitale. Les gares et ses alentours jouent le rôle de centres urbains des villes. Chaque « secteur – petite ville » de Marne-la-Vallée est donc desservi par trois « stations – centres urbains », dont certains à l'échelle régionale. Les unités de logement rayonneront autour des centres de quartiers, aucun ne devant se situer à plus de 10 minutes de la station RER. Ce modèle s'adapte bien au contexte géographique de Marne-la-Vallée, formant « *une ville linéaire construite sur le RER* »⁷⁵², qui s'installe « *sensiblement parallèle à la Marne sur la rive gauche, desservira la zone à urbaniser en priorité de Fontenay-sous-Bois et le futur axe urbain de Bry-sur-Marne - Noisy-le-Grand à Meaux* »⁷⁵³. Pourtant, les grandes infrastructures

⁷⁴⁸ *Ibid.*, p. 122.

⁷⁴⁹ La capitale historique du Vexin français et ville majeure du royaume au Moyen-âge, la capitale de l'art impressionniste grâce au long séjour de Camille Pissarro.

⁷⁵⁰ La demeure des nobles pendant plusieurs siècles, dont le château de Champs-de-Marne (XVIIIe, le monument historique) se trouve au centre urbain.

⁷⁵¹ Le quartier des bureaux : concours lancé en 1973, dont le lauréat était la BNP et la compagnie bancaire. Le quartier commercial : concours lancé en 1974, dont le lauréat était la Secmarne, la filiale de la Segece. Aujourd'hui est l'Université de Marne-la-Vallée.

⁷⁵² CHATIN Catherine, *op.cit.*, p. 121.

⁷⁵³ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *op.cit.*, p. 185.

express régionales (dont le RER A et l'autoroute A4) qui jouent le rôle d'axe urbain de la ville nouvelle n'est que le modèle classique des nouvelles villes à l'ère industrielle. La nouvelle conception, ici, est que :

- La construction des centres urbains se fera au fur et à mesure du développement du quartier, du secteur ou de la ville, en profitant des éléments existants des lieux, choisis pour créer les gares ;
- La structure urbaine évoluera dans le temps et en fonction de l'état d'avancement du projet, en profitant des réseaux existants des communes. Mais elle doit être à la hauteur des programmes spécifiques de chaque secteur, définis à partir des contextes (naturels et sociaux) et des fonctions des lieux, dont le secteur I : le centre d'affaires et de commerce dans les tours, le secteur II : centre des loisirs en plein air en particulier avec l'eau, le secteur III : la ville-parc grâce à son patrimoine et aux villages à la tonalité semi-rurale, le secteur IV : probablement un autre centre urbain à l'échelle régionale étant donnée sa situation intermédiaire entre Meaux et Noisy-le-Grand ou lorsque ce dernier sera saturé.

Cette conception est contraire aux autres Villes Nouvelles, telles qu'Évry ou Cergy-Pontoise, où la ville est organisée autour d'un seul centre urbain principal, situé géographiquement au milieu, entouré de centres secondaires, tous créés de toutes pièces.

3. La fabrication de la ville

3.1. La commande

Encore très rurale au sortir de la Seconde Guerre mondiale, la France se lançait dans une période de modernisation importante dans son histoire, reconnue aujourd'hui sous l'expression de « Trente Glorieuses », désignée par l'économiste Jean Fourastié. Alors, pour faire face à :

- la dévastation de la guerre,
- au manque de logements sociaux équipés dans une limite du confort (l'eau courante chaude et froide, le chauffage central, les sanitaires, l'ascenseur, l'espaces vert,...) dédiés aux personnes ayant de faibles revenus,
- l'immigration rurale et étrangère vers les grandes villes notamment Paris,
- l'exploitation industrialisée des matières premières.

On a entrepris l'urbanisation de banlieues modestes ou de zones rurales. En premier lieu, les acteurs de ce déroulement ont pris pour modèle le « grand ensemble »⁷⁵⁴, qui avait été créé juste avant la guerre⁷⁵⁵, et qui a été construit en plusieurs centaines d'exemplaire entre 1953 et 1973 dans toute la France. Ce modèle - originellement inspiré par les concepts de la cité-jardin anglaise - devient un modèle français typique, caractérisé par :

⁷⁵⁴ Cette cité est même à l'origine du terme de « grand ensemble » puisque c'est ainsi que la désigne pour la première fois Marcel Rotival dans un article de l'époque. Cf. ROTIVAL Maurice, «Les grands ensembles», *L'Architecture d'aujourd'hui*, vol.1, n°6, juin 1935, p.57.

⁷⁵⁵ La cité de la Muette à Drancy, construite par les architectes Eugène Beaudouin, Marcel Lods et Jean Prouvé entre 1931 et 1934, est traditionnellement considérée comme le premier « grand ensemble » en France. Cette cité, initialement conçue comme une cité-jardin, se transforme en cours d'étude en un projet totalement inédit en France, avec ses 5 tours de 15 étages et son habitat totalement collectif. La réalisation de ces tours est considérée également comme l'innovation vers l'industrialisation et la modernisation dans la construction.

- la concentration d'une masse de logements sociaux dans des tours (de plusieurs dizaines d'étages) et des barres (parfois de plusieurs centaines de mètres de long)⁷⁵⁶,
- la réservation d'une grande partie du terrain à l'espace vert et à un certain nombre de services publics.

Cependant, la définition de ce modèle est différente suivant les chercheurs, par exemple pour Pierre Merlin, ce sont les *cités satellites*⁷⁵⁷. Ces grands ensembles, qui résultent des planifications et des constructions rapides et qui n'ont donc pas été assez pensées, ont rencontré des problèmes importants, tant dans la qualité de la vie urbaine et l'insuffisance des équipements que dans la monotonie de l'architecture et de l'aménagement. De plus, ces logements sont souvent surpeuplés.

*« Qu'il s'agisse des grands ensembles - dont on oublie trop facilement qu'ils ont au moins eu le mérite de loger des sans-logements - de l'après-guerre ou les lotissements pavillonnaires de la loi Loucheur, le résultat est le même : la population est implantée là où on trouve une parcelle de terrain sans souci des équipements sociaux et éducatifs (hôpitaux, école,...), commerciaux, des transports pour la servir, et des loisirs à offrir. Il faut donc éviter au maximum de poursuivre cette densification. »*⁷⁵⁸

Pour résoudre ces problèmes, il y a quand même des recherches sur la diversité dans l'habitat, la création d'un centre plurifonctionnel et le paysage, à travers la conception des *grands ensembles indépendants*⁷⁵⁹ comme à Hérouville-Saint-Clair, mais surtout au Mirail à Toulouse, conçu par l'architecte Candilis. En tout cas, les grands ensembles sont limités dans leur fonction même et dans leur taille d'opération, concernant l'aménagement à grande échelle. Ils répondent au besoin important de logements, mais ne satisfont pas complètement à la modernisation de la France d'après guerre, qui doit être menée par une politique d'aménagement national du territoire, où la fondation des vraies nouvelles villes est essentielle. Ces villes doivent répondre également à la question de décentralisation et de monocentrisme de Paris, comme évoqué par le géographe Jean-François Gravier dans son ouvrage *Paris et le désert français*. « *L'agglomération parisienne s'est comportée, non pas comme une métropole vivifiant son arrière-pays, mais comme un groupe monopoleur dévorant sa substance nationale* »⁷⁶⁰.

Ce n'est que dans les années 1960 que le Général De Gaulle décide de créer des Villes Nouvelles dans toute la France. La naissance des Villes Nouvelles a conduit également à l'arrêt de la construction des grands ensembles. Pour Catherine Chatin, la fondation des Villes Nouvelles est « *une solution rationnelle* », qui contribue à résoudre des problèmes essentiels, telles que la croissance démographique : de 29,5 millions de population en 1965, on est passé à 60 millions en 2000⁷⁶¹.

3.2. L'acte de naissance

⁷⁵⁶ Le grand ensemble du Haut-du-Lièvre à Nancy a deux barres géantes : le Cèdre bleu (400 mètres, 15 niveaux, 917 logements) et le Tilleul argenté (300 mètres, 17 niveaux, 716 logements), construit en 1958 par l'architecte Bernard Zehrffuss.

⁷⁵⁷ MERLIN Pierre, *op.cit.*, p. 296.

⁷⁵⁸ *Ibid.*, p. 335.

⁷⁵⁹ Ces « grands ensembles » ne sont pas de satellites des villes existantes. Ils sont fondés surtout pour les besoins des industries viennent d'être installées.

⁷⁶⁰ GRAVIER Jean-François, *Paris et le désert français : Décentralisation-Equipement-Population*, éd. Le Portulan, Paris, 1947, 418 p.

⁷⁶¹ CHATIN Catherine, *op.cit.*, pp. 9-13.

- En 1928 : création du Comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation générale de la région parisienne », par le Président du Conseil, Raymond Pointcarré. Paris était replacé dans son environnement urbain et son arrière-pays campagnard ; désormais était reconnue, pour être étudiée et aménagée, l'unité de la région parisienne dans son ensemble.
- En 1932 : adoption d'une loi qui définit le périmètre de la région et prescrit l'établissement d'un plan d'aménagement de la région.
- En 1934 : présentation du plan d'aménagement de la région parisienne de Henri Prost.
- En 1939 : approbation de ce plan d'aménagement par la loi.
- En 1941 : une loi confirme l'approbation du plan de 1934 et donne une nouvelle définition, très élargie, de la région parisienne en y englobant les trois départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne, et les cinq cantons du département de l'Oise les plus proches de l'agglomération.
- En 1943 : création du Service d'aménagement de la région parisienne, par la loi d'urbanisme.
- En 1954 : approbation du Code de l'urbanisme et de l'habitation.
- En 1955 : création du Commissaire à la construction et à l'urbanisme pour la région parisienne.
- En 1960 : création du Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) par le Premier ministre.
- En 1960 : approbation du Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (P.A.D.O.G.), établi par le Service de l'aménagement de la région parisienne sous la direction de M. Gibel et sous la responsabilité du Commissaire à la Construction, M. Sudreau puis M. Diebolt. Ce plan prévoit de limiter le développement de la région parisienne par le développement des villes situées à l'extérieur de celle-ci.
- En 1961 : création du District de la région de Paris. L'établissement public est dirigé par un délégué général, dont Paul Delouvrier. L'objet est de proposer au gouvernement puis de mettre en œuvre une politique d'aménagement pour la région. Dans cette tâche le District est assisté par un organisme d'étude créé en 1960 par le Ministre de la Construction, M. Sudreau, il s'agit de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, l'IAURP.
- En 1962 : création de l'Agence foncière et technique de la région parisienne, l'ARTRP, par Paul Delouvrier.
- En 1963 : création de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale, la DATAR, présidée par Olivier Guichard mais sous la direction directe du Premier ministre.
- En 1965 : le District de la région de Paris publie le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, œuvre d'un homme, Paul Delouvrier, d'une équipe, l'IAURP. Le Schéma Directeur est ensuite présenté, aux préfets des départements de la région, au Délégué à l'aménagement du territoire, au Commissaire général au Plan, au Conseil supérieur d'architecture, au Groupe central de planification urbaine et à chacun des Ministres intéressés. Enfin, un Conseil restreint tenu sous la présidence du Chef de l'Etat le 26 novembre 1964 a décidé la prise en considération de ce schéma directeur, et sa mise en consultation, après que les dispositions offertes par la législation existante en matière foncière aient été pleinement utilisées pour éviter la spéculation sur les zones d'extension de l'agglomération.
- Le Schéma Directeur propose la création de huit villes nouvelles, cinq sur l'axe Sud : Tigery-Lieusaint, Évry, Trappes-Sud-Est, Trappes-Nord-Ouest, Mantes-Sud, et trois sur l'axe Nord : Noisy-le-Grand, Beauchamp, Cergy-Pontoise, mais leur localisation n'est pas précisée exactement.
- En 1969 : la révision du Plan de 1960 (P.A.D.O.G.) doit les réduire à cinq, qui deviennent avec quelque changement dans leurs appellations : Melun-Sénart, Évry, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée, Cergy-Pontoise.

- En 1969 : création de la Mission d'études et d'aménagement de la Vallée de la Marne, l'outil de recherche et de réalisation.
- En 1970 : la création du Groupe central des villes nouvelles (GCVN) pour coordonner l'ensemble du programme des Villes Nouvelles en France, dont celles de la région parisienne.
- Le 17 août 1972 : création de l'Établissement Public d'Aménagement EPAMARNE de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée, en remplacement de la Mission.
- Le 14 décembre 1972 : création du Syndicat communautaire d'aménagement du secteur II.
- Le 24 mars 1987 : création de l'Établissement Public d'Aménagement EPAFRANCE, dans le cadre du projet d'implantation de la société Euro Disneyland dans le secteur IV, le parc Disneyland et le quartier Val d'Europe. L'EPAMARNE et l'EPAFRANCE sont deux Etablissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC). Ils combinent des règles publiques (code des Marchés Publics) et une gestion privée, c'est-à-dire qu'ils sont dotés d'une autonomie financière. Leur activité est soumise à la tutelle du préfet et des administrations centrales, essentiellement les ministères de l'Ecologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, de l'Intérieur, de l'Economie et des Finances.

3.3. Les acteurs

- La fondation des Villes Nouvelles, dont Marne-la-Vallée, est due à deux personnages, politicien et technocrate : l'un, *décideur*, le Général de Gaulle, et l'autre – *concepteur et père fondateur* des Villes Nouvelles - Paul Delouvrier, qui a estimé ceci :

« Sans le Général de Gaulle, je crois que le pouvoir politique n'aurait pas eu le courage de nous suivre. George Pompidou « poussait la province » sous le vocable aménagement du territoire, qu'il avait confié à Olivier Guichard. Nous paraissions aller à l'encontre. Au vu du Schéma directeur que je lui montrais en 1964, le Général, rêvant de 100 millions de Français, accepta prémisses et conséquences... »⁷⁶².

C'était également Paul Delouvrier qui a rejeté l'idée de fonder un Paris parallèle.

- Outre l'IAURP qui définit la localisation des Villes Nouvelles, pour la mise en œuvre du projet, plusieurs organismes aménageurs publics sont créés, de la Mission d'études et d'aménagement de la Vallée de la Marne aux Établissements Publics d'Aménagement EPAMARNE – EPAFRANCE, en passant par les Syndicats administratifs SCA – SAN.

Regroupant les professionnels de l'urbanisme, de l'aménagement, du développement économique, des travaux d'infrastructures, les Établissements Publics d'Aménagement prennent des formes multiples dans tous les domaines de l'aménagement urbain : conception des projets et pilotage de leur mise en œuvre, lancement d'études et programmation des financements, réalisation de travaux et accompagnement des collectivités locales, commercialisation de terrains et promotion du territoire.

3.4. Les phases de construction

À la création de la Ville Nouvelle, il y avait seulement deux premiers secteurs qui étaient étudiés et réalisés. Deux autres ont été regroupés en un seul, sur des idées qui étaient encore sommaires. L'EPAMARNE intervient sur les secteurs I, II, III, soit 21 communes et 12.000 ha. L'EPAFRANCE intervient sur le secteur IV, soit 5 communes sur 3.200 ha. Commencée en 1970, la construction n'est pas encore totalement achevée.

⁷⁶² Cité in MURARD Lion, FOURQUET François, *op.cit.*, p. 137. Paul Delouvrier était le directeur de l'IAURP, le délégué général du District de la région de Paris, le premier préfet de la région parisienne de 1960 à 1969.

3.5. Le financement

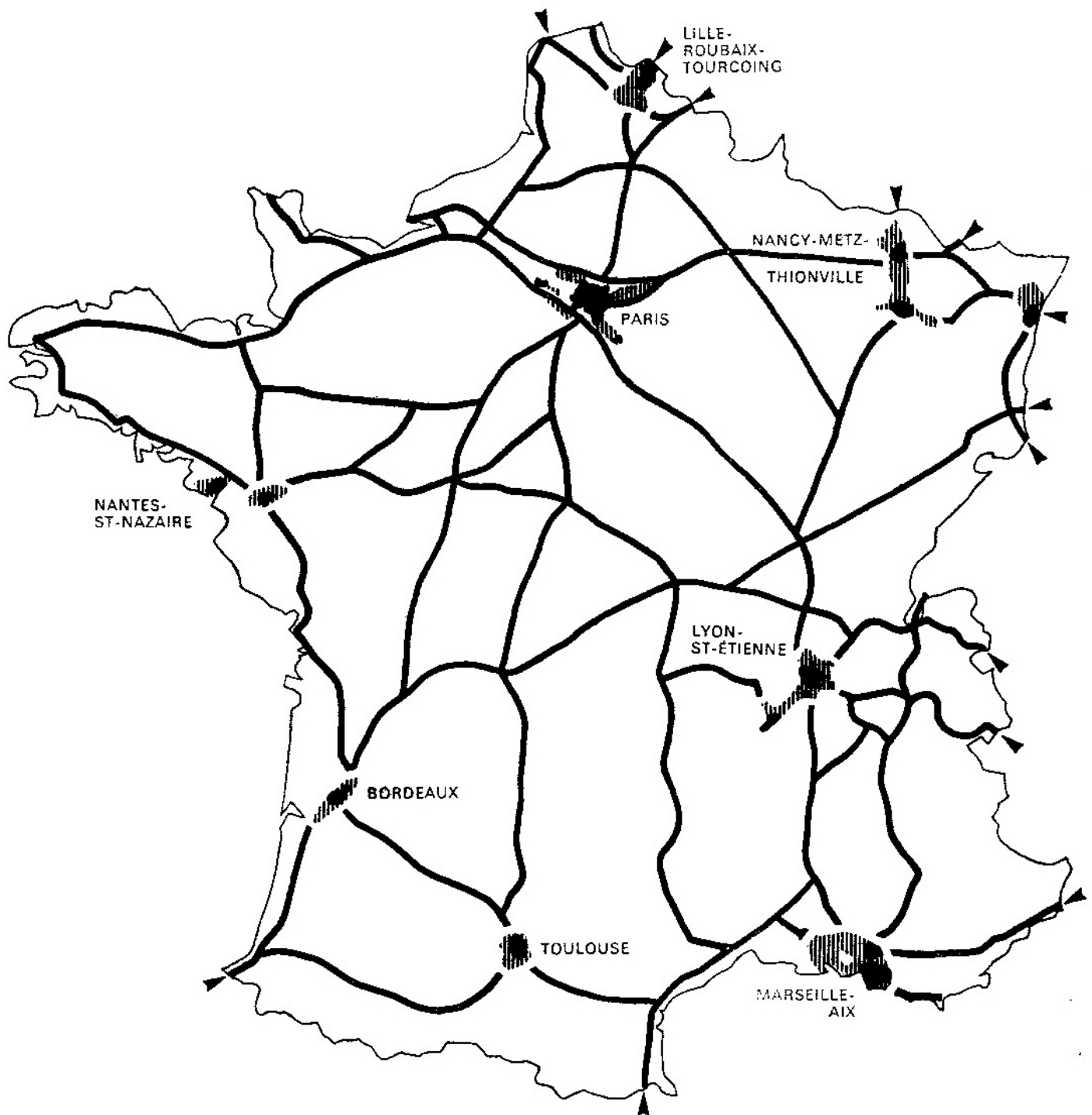
La construction des Villes Nouvelles, y compris les études, la gestion, les infrastructures, les voiries primaires, les équipements publics, et les logements sociaux..., est prise en charge par l'État. C'est l'objet de la loi du 10 juillet 1970 concernant le programme finalisé des villes nouvelles. Il est important, pour les autorités françaises, de réunir la masse des finances exigées pour les Villes Nouvelles dans un programme unique, et de la répartir ensuite entre les différentes villes, suivant leurs besoins.

Cette procédure est une création du VI^e Plan. Lors de la rédaction du Plan, les crédits affectés aux différents ministères pour les Villes Nouvelles sont « individualisés » des crédits affectés à d'autres opérations d'urbanismes, ils sont physiquement réunis dans un document dit « programme finalisé des Villes Nouvelles ». Ce document est repris chaque année après le vote du budget. Cette individualisation conduit à une plus grande efficacité, les aménageurs sont dégagés du souci quotidien du financement. Elle aboutit à une grande cohérence, l'école est financée en même temps que les parcs et les logements. Elle permet une grande souplesse, les crédits prévus pour le C.E.S de Cergy pourraient servir à financer un hôpital à Évry. Elle a enfin l'avantage de placer les crédits Villes Nouvelles hors de l'enveloppe des crédits régionaux, ce qui évite toutes les discussions et tous les arbitrages que la priorité donnée aux Villes Nouvelles entraînerait inévitablement⁷⁶³.

4. La valeur de la ville

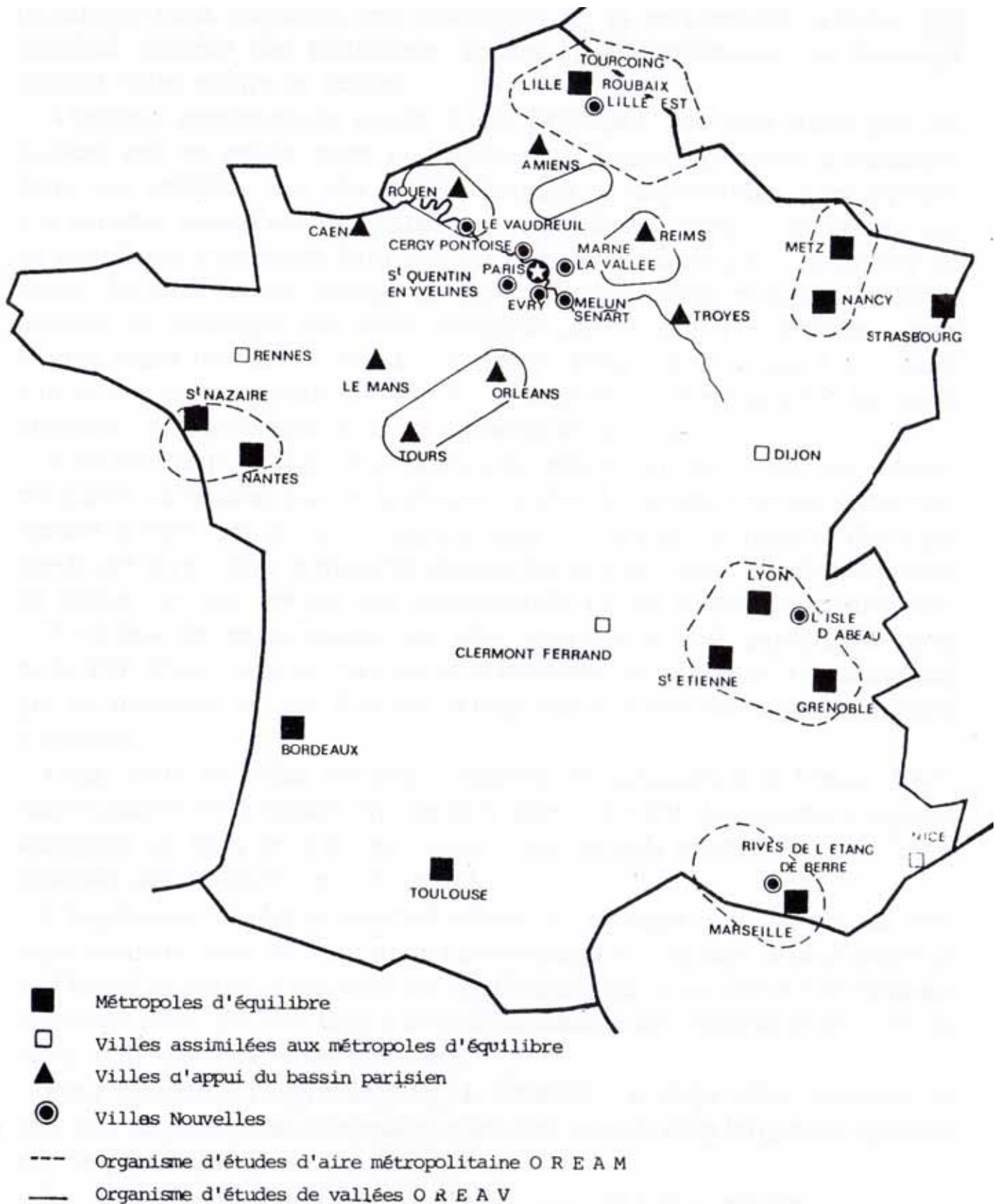
La création de Marne-la-Vallée est en retard par rapport à d'autres Villes Nouvelles de l'Ile-de-France, mais elle propose un modèle plus évolutif que les autres, ceux qui restent encore dans la logique classique des *New Towns*, comme par exemple la hiérarchie des centres urbains.

⁷⁶³ CHATIN Catherine, *op.cit.*, pp. 42-43.



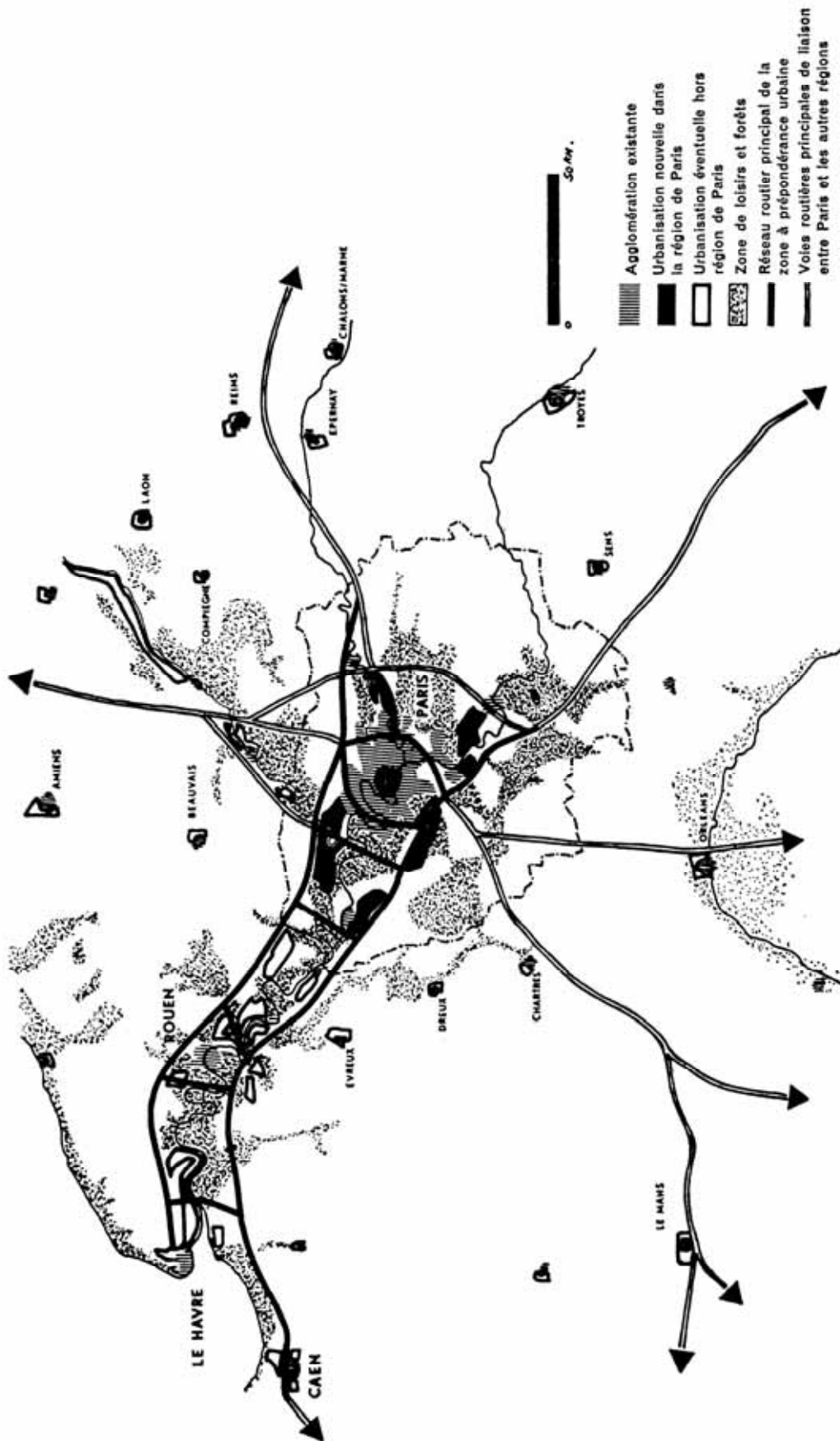
II.4-1. Modernisation du territoire français : perspectives de développement des métropoles d'équilibre et insertion dans la trame des grandes liaisons primaires -schéma directeur établi par le DATAR et le ministère des Travaux Publics et des Transports, 1965.

Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne* (SDAURP), Rapport, Paris, 1965, p. 15.



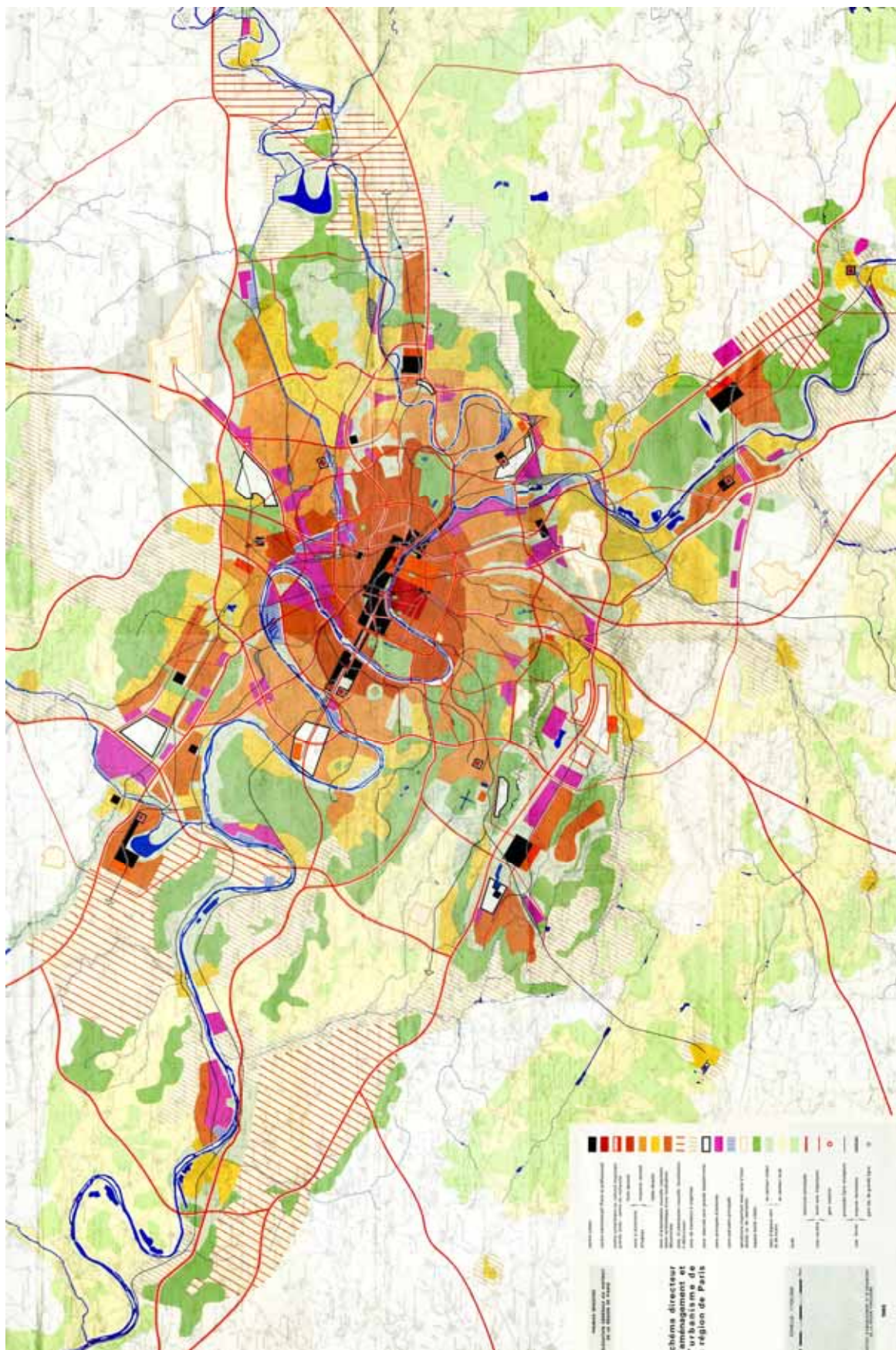
II.4-2. Modernisation du territoire français : localisation de neuf Villes Nouvelles, dont Marne-la-Vallée, en vue de former les régions urbaines liées aux métropoles d'équilibre.

Source : MERLIN Pierre, *Les villes nouvelles*, éd. PUF, Paris, 1969, p.5.



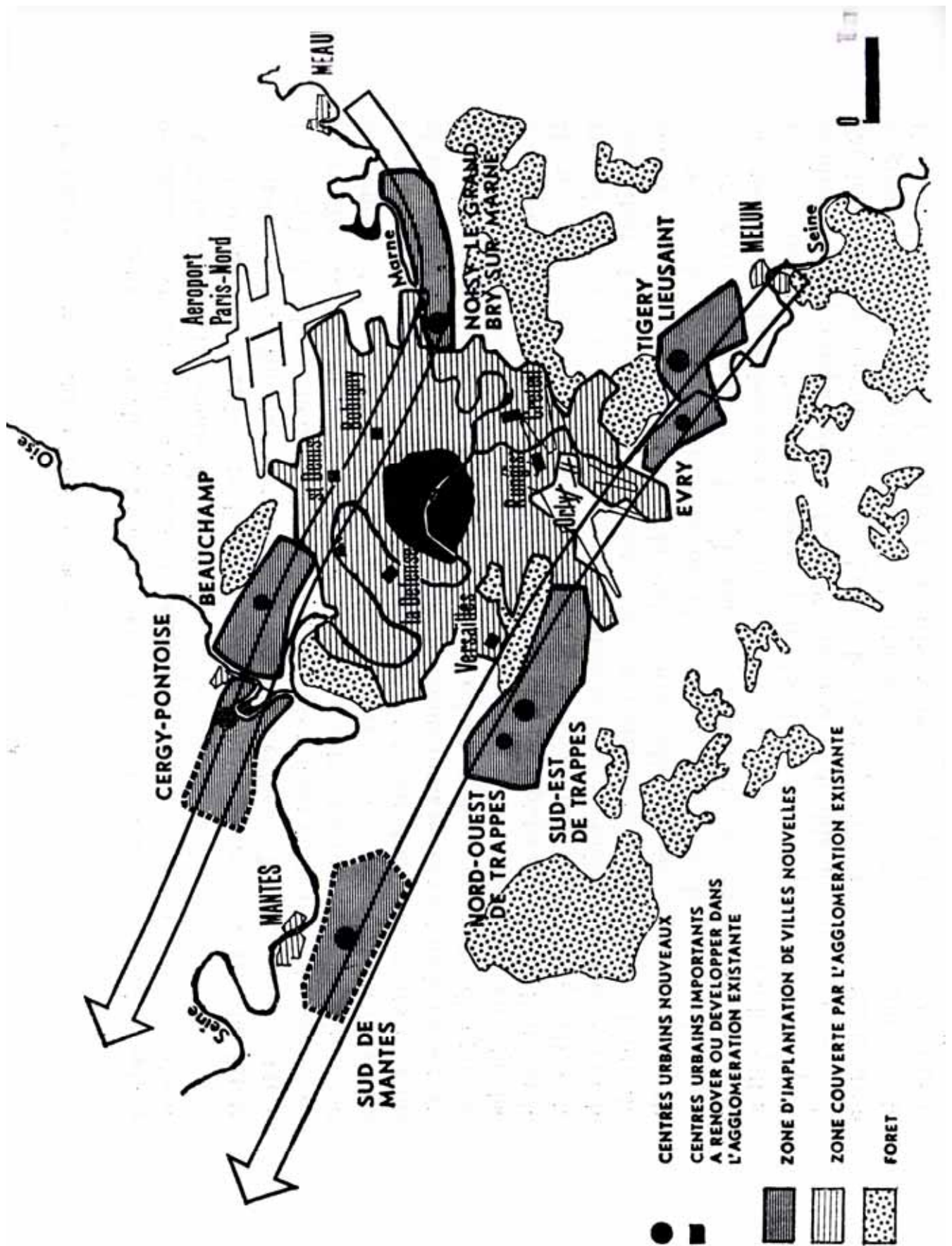
II.4-3B. Aménagement du territoire du bassin parisien : schéma simplifié proposé par Pierre Merlin.

Source : MERLIN Pierre, *Les villes nouvelles*, éd. PUF, Paris, 1969, p. 308.



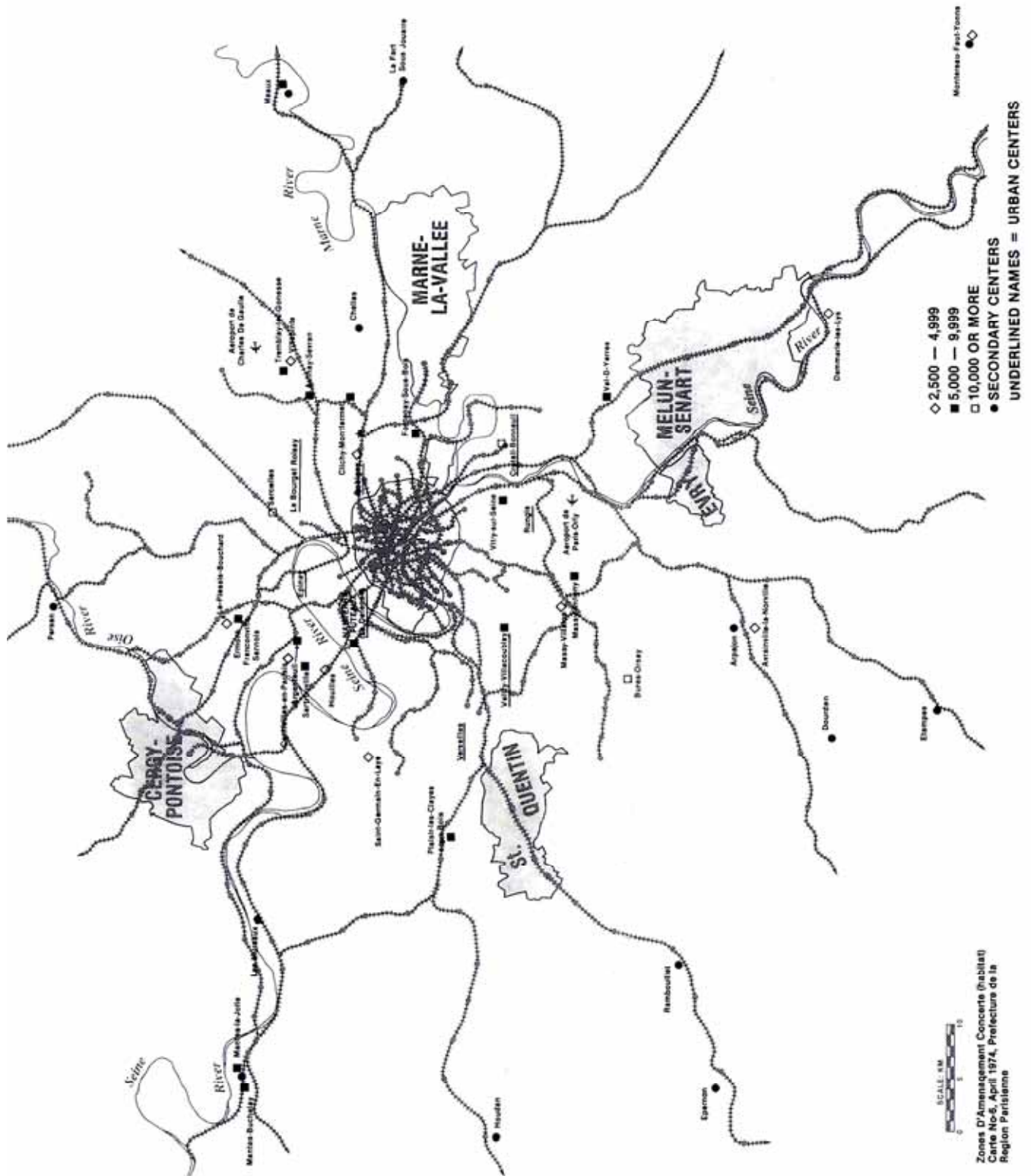
II.4-4A. Aménagement du territoire de la région urbaine de Paris : localisation de ses Villes Nouvelles représentées par les hachures rouges, le périmètre précis reste alors à déterminer, 1965.

Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne* (SDAURP), Paris, 1965, carte 2.



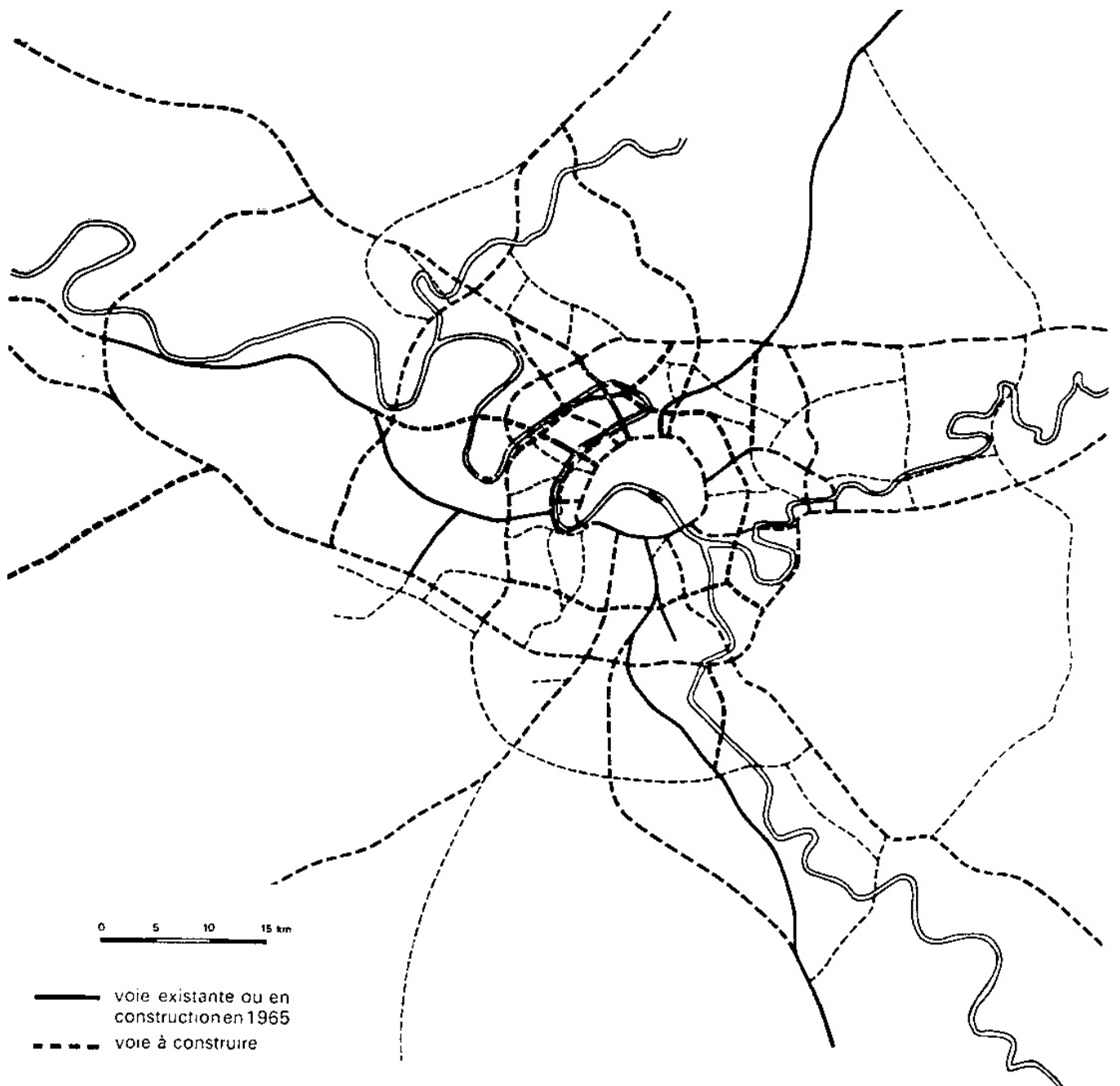
II.4-4B. Aménagement du territoire de la région urbaine de Paris : schéma simplifié proposé par Pierre Merlin.

Source : MERLIN Pierre, *Les villes nouvelles*, éd. PUF, Paris, 1969, p. 310.



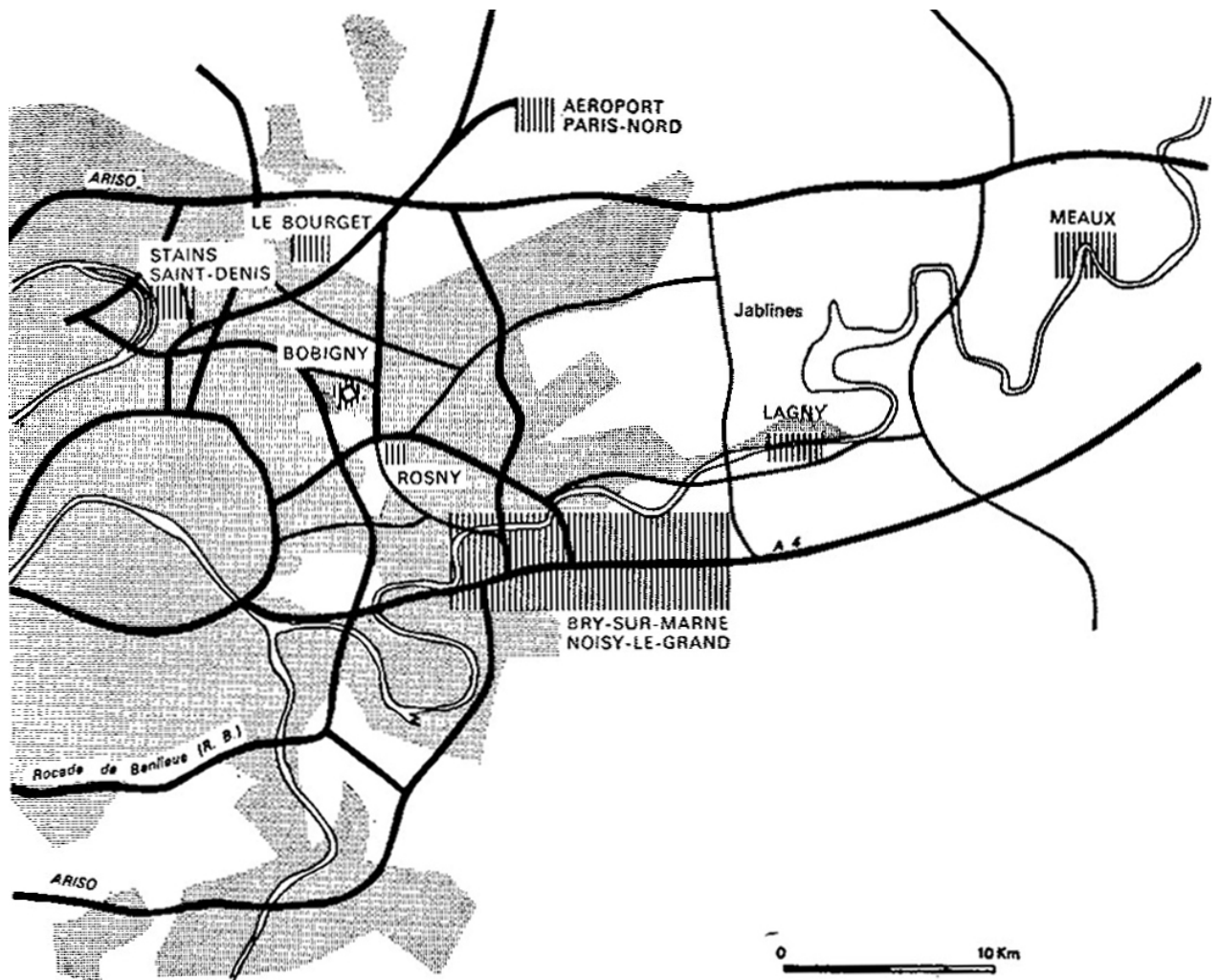
II.4-5. Localisations et périmètres précis des Villes Nouvelles, dans le cadre de l'armature urbaine régionale, 1973.

Source : Préfecture de la région parisienne, carte N°-6, avril 1974.



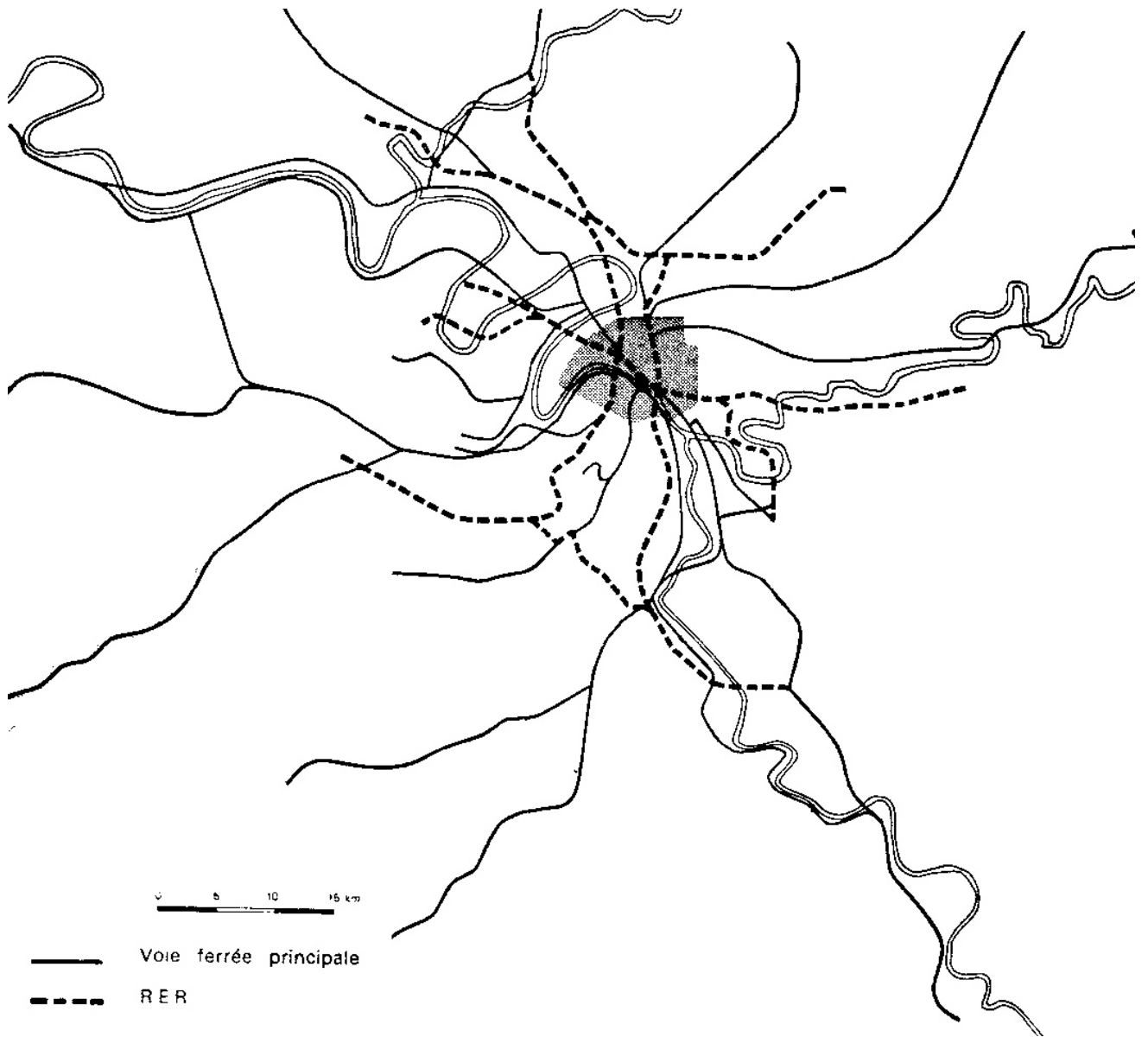
II.4-6. Aménagement du territoire de la région urbaine de Paris : planification du réseau routier principal, 1965.

Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne* (SDAURP), Rapport, Paris, 1965, p. 192.



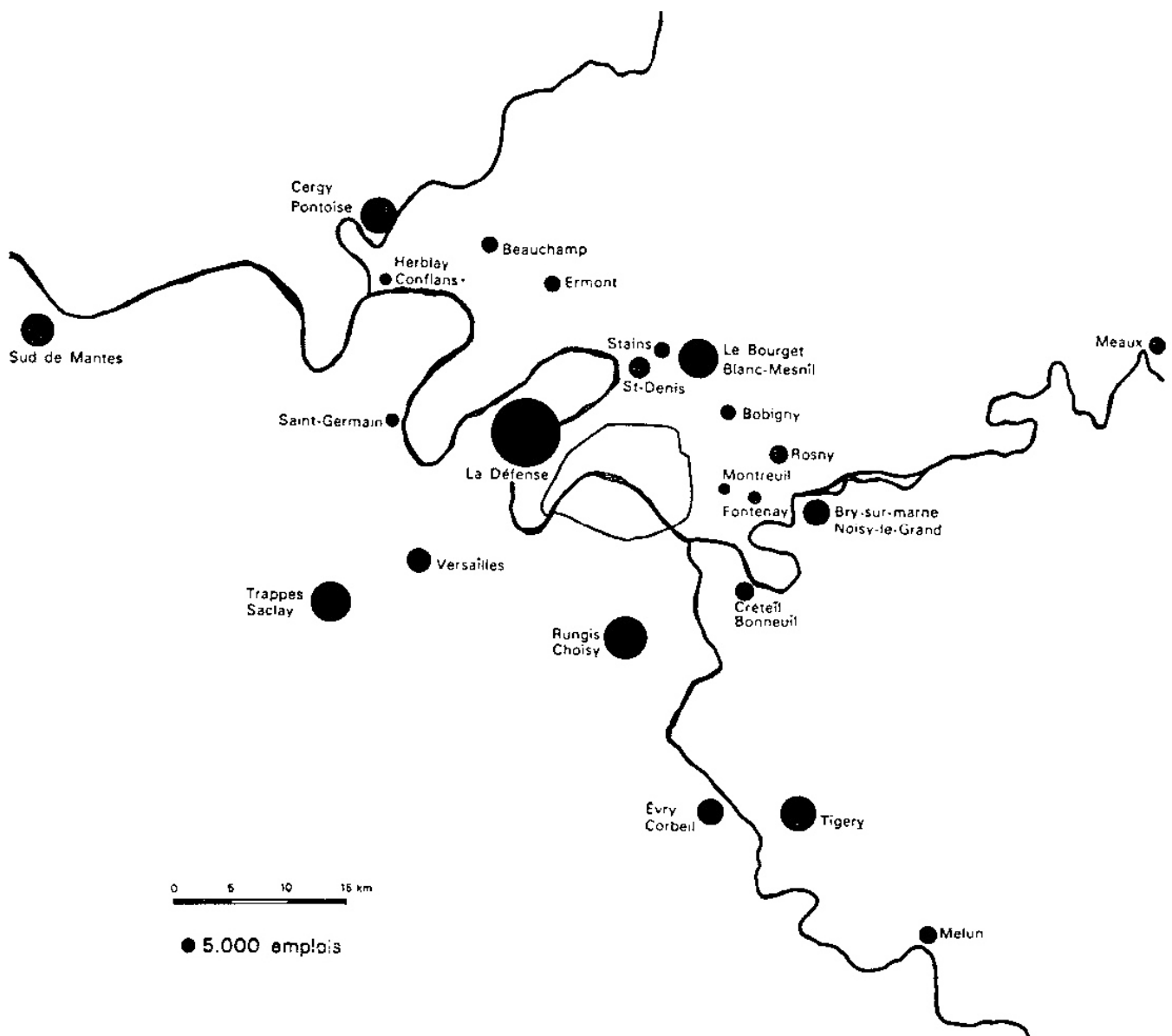
II.4-7. Aménagement du territoire de la région urbaine de Paris : planification du réseau routier principal de la vallée de la Marne et de la région Nord-Est, 1965.

Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne* (SDAURP), Rapport, Paris, 1965, p. 194.



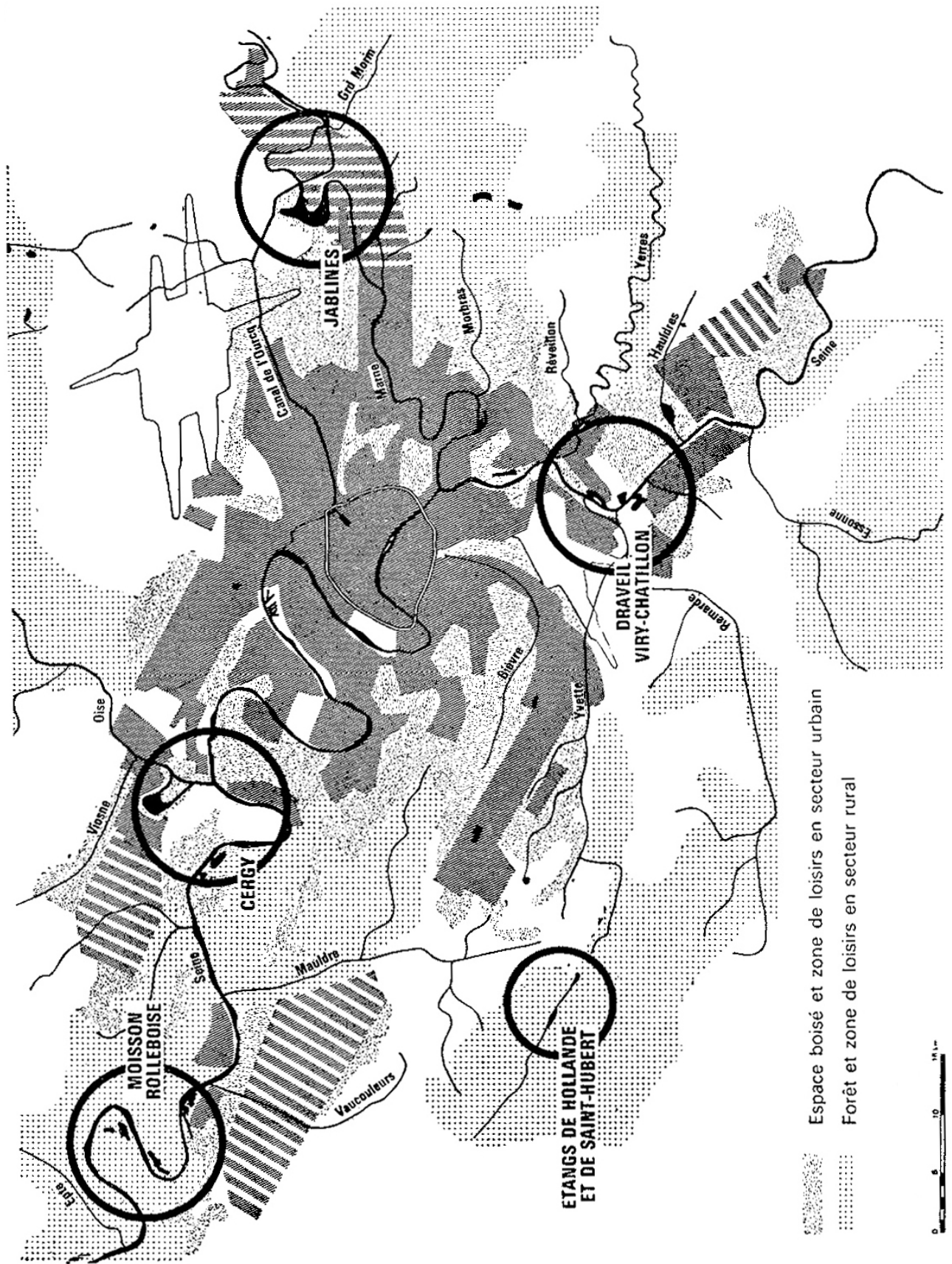
II.4-8. Aménagement du territoire de la région urbaine de Paris : planification du réseau ferré urbain, 1965.

Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne* (SDAURP), Rapport, Paris, 1965, p. 186.



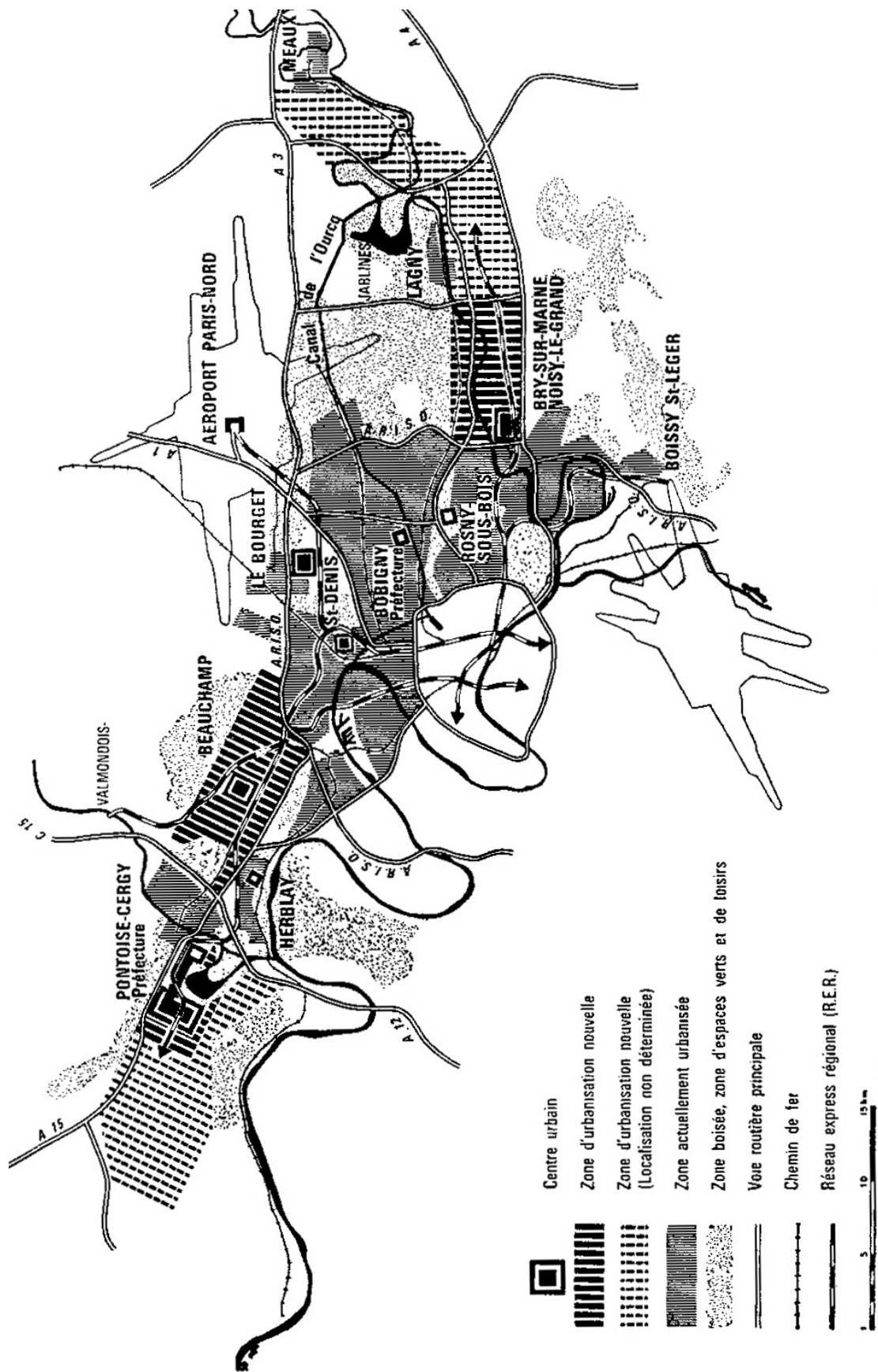
II.4-9. Aménagement du territoire de la région urbaine de Paris : principaux centres d'activités tertiaires (hors Paris) en 1965.

Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne* (SDAURP), Rapport, Paris, 1965, p. 220.



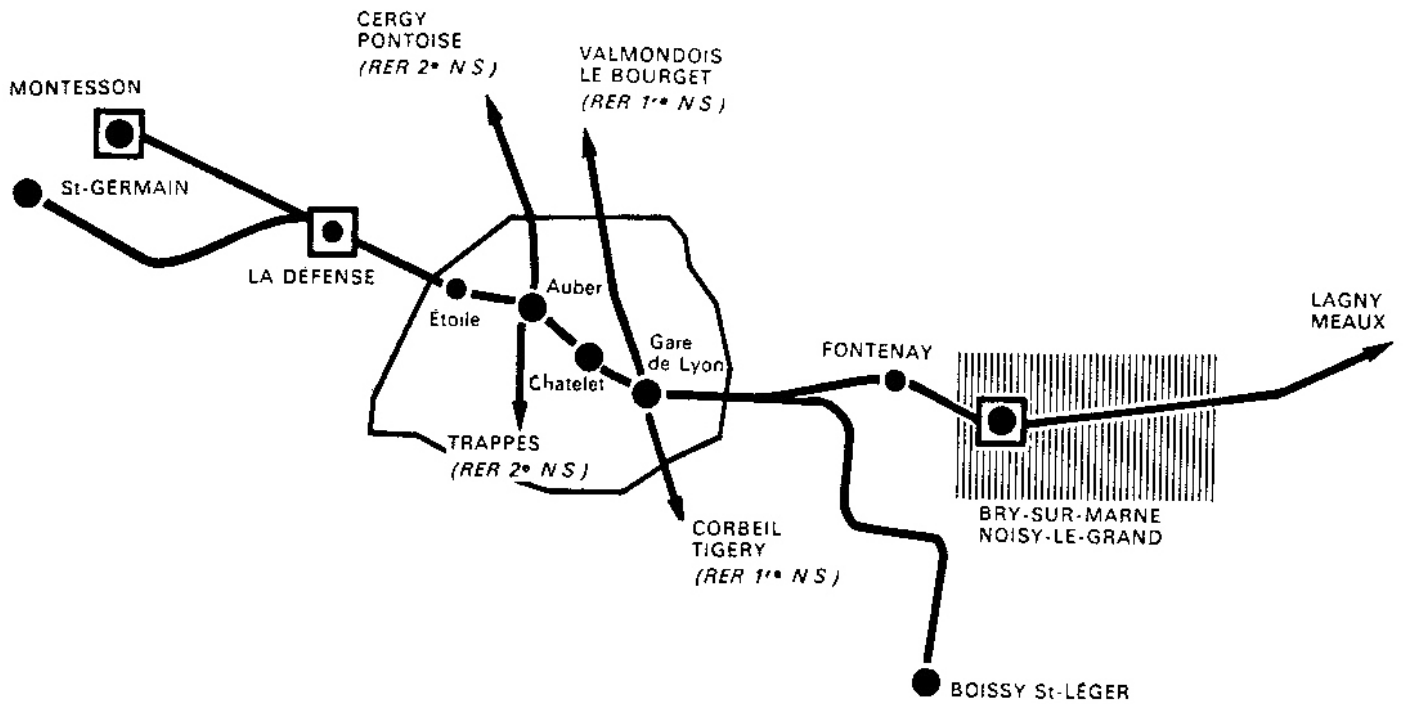
II.4-10. Aménagement du territoire de la région urbaine de Paris : principaux sites de loisirs en plein air, 1965.

Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne* (SDAURP), Rapport, Paris, 1965, p. 228.



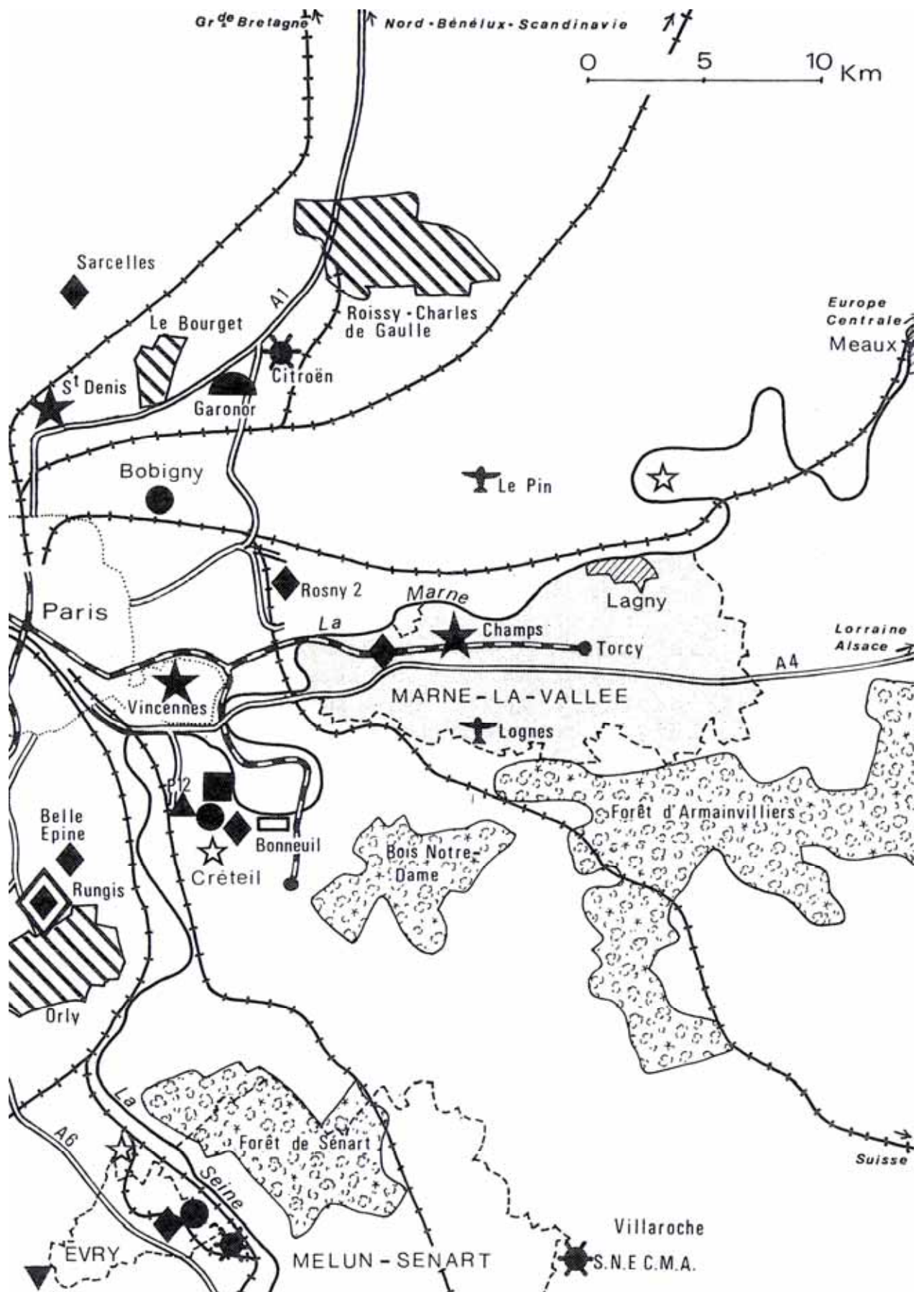
II.4-11. Aménagement du territoire de la région urbaine de Paris : développement urbain sur l'axe préférentiel principal au nord, avec deux Villes Nouvelles, Cergy-Pontoise et Marne-la-Vallée, 1965.

Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne* (SDAURP), Rapport, Paris, 1965, p. 104.



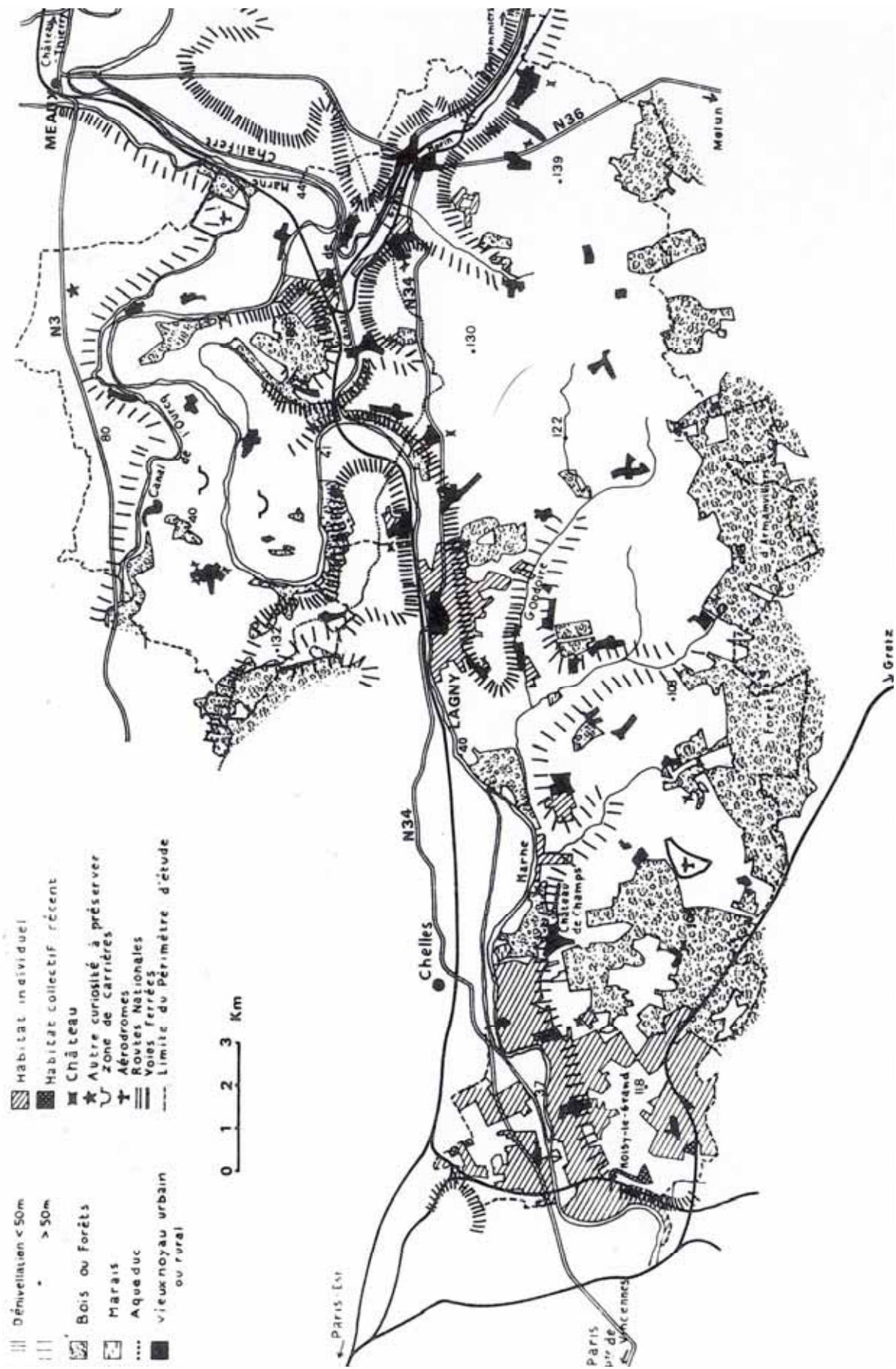
II.4-12. Aménagement du territoire de la région urbaine de Paris : Réseau Express Régional – Ligne transversale Est-Ouest (RER.A) – axe de transport principal et de développement urbain pour Marne-la-Vallée, 1965.

Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne* (SDAURP), Rapport, Paris, 1965, p. 187.



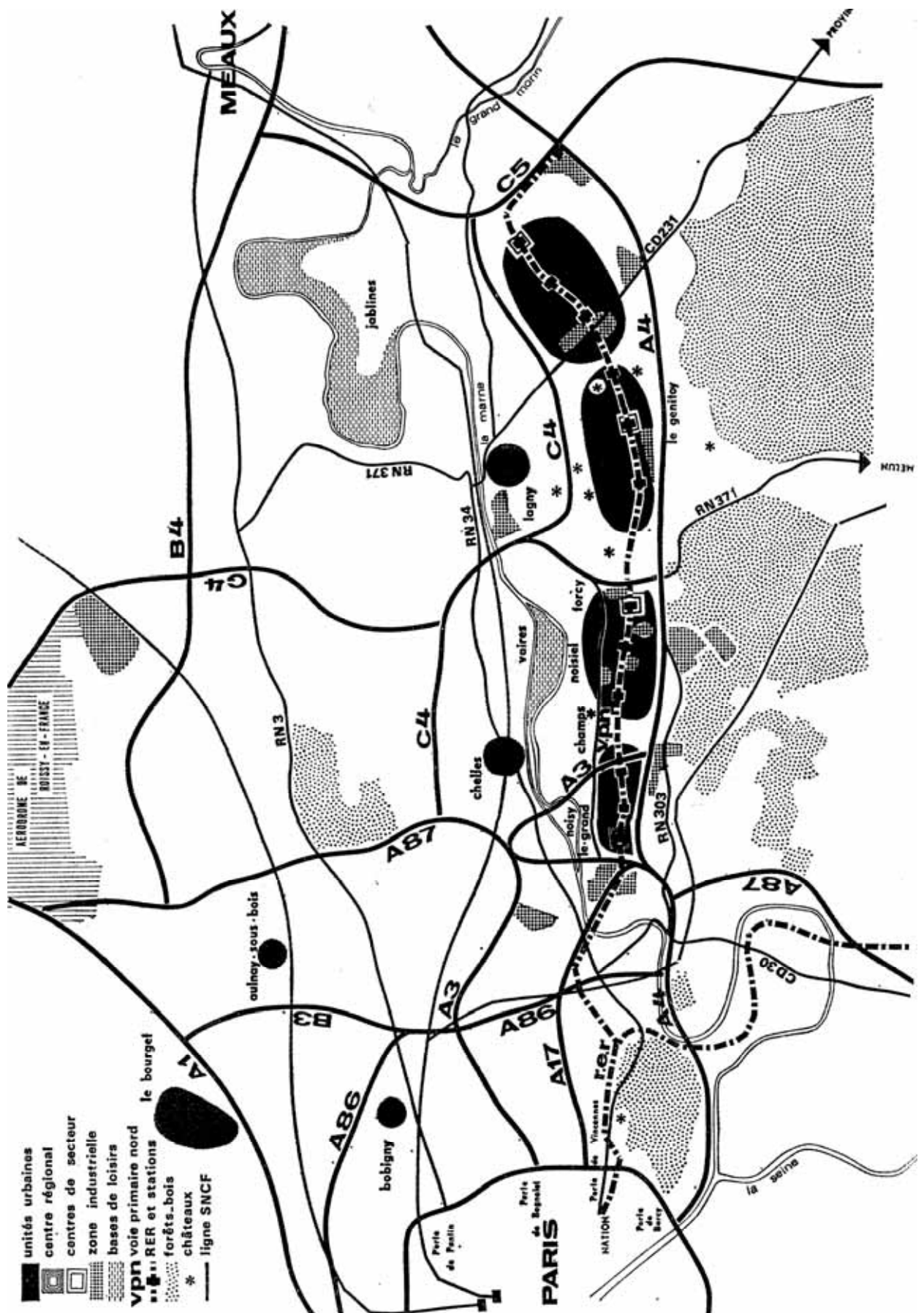
II.4-13. Géographie des territoires situés à l'Est de Paris, 1980.

Source : STEINBERG Jean, *Les villes nouvelles d'Ile-de-France*, éd. Masson, Paris, 1981, p. 211.



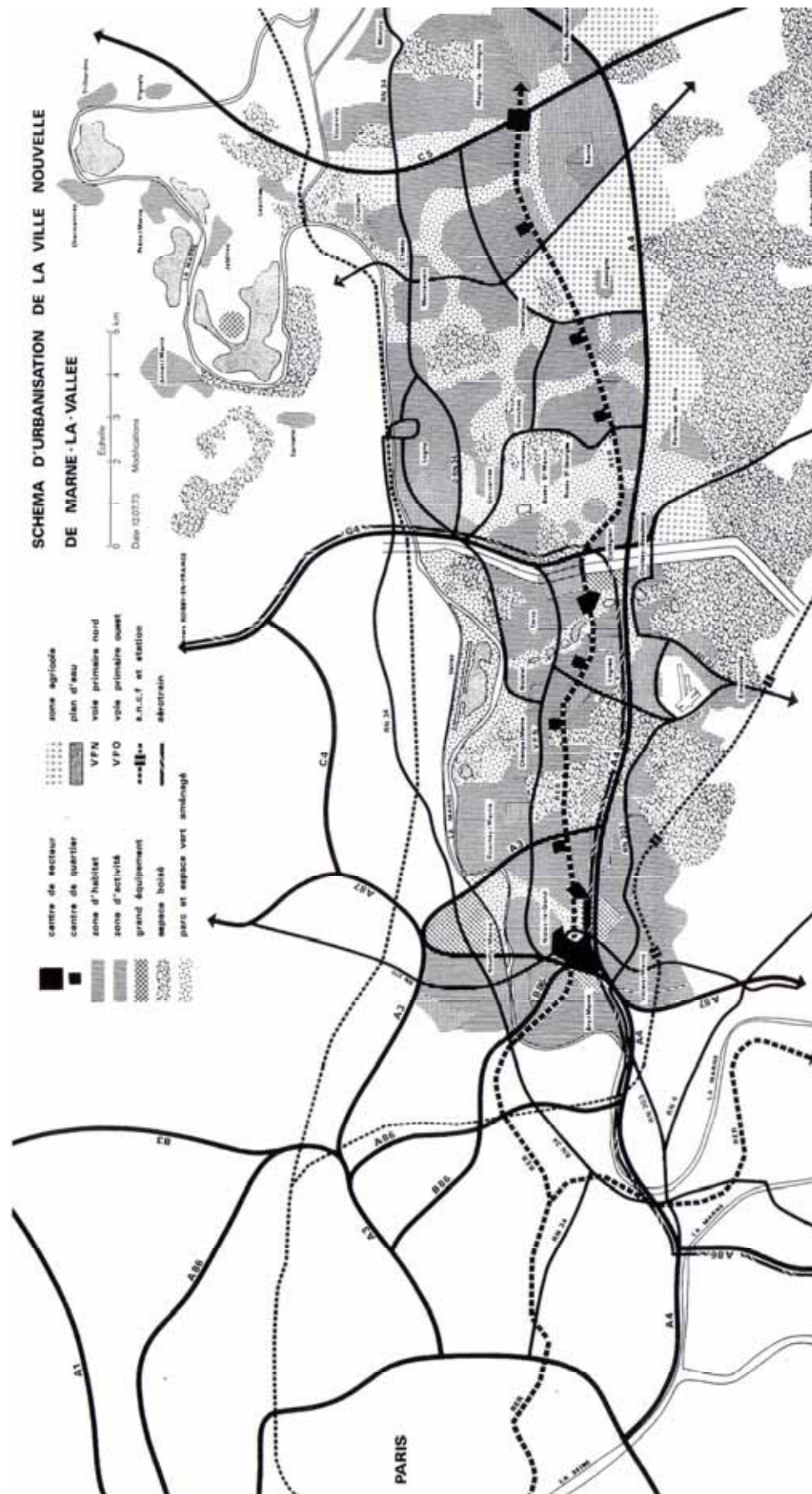
II.4-14. Etat existant du site de Marne-la-Vallée.

Source : STEINBERG Jean, *Les villes nouvelles d'Ile-de-France*, éd. Masson, Paris, 1981, p. 214.



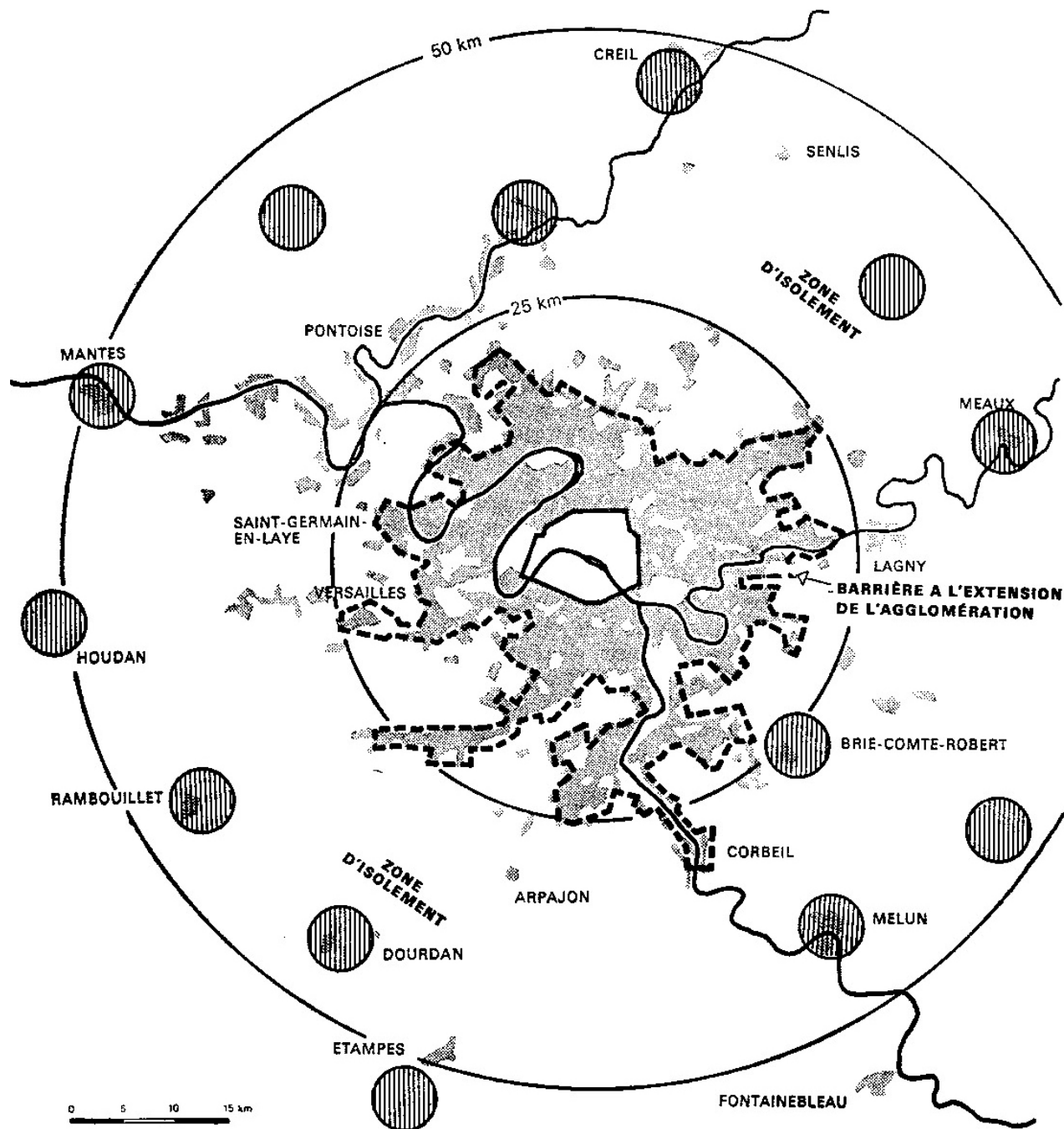
II.4-15. Schéma directeur d'aménagement de Marne-la-Vallée, 1965.

Source : MERLIN Pierre, *Les villes nouvelles*, éd. PUF, Paris, 1969, p. 324.



II.4-16. Schéma directeur d'aménagement de Marne-la-Vallée avec les modifications, 1973.

Source : CHATIN Catherine, *Neuf villes nouvelles. Une expérience française d'urbanisme*, éd. Dunod, Paris, 1975, p. 120.



II.4-17. Aménagement du territoire de la région urbaine de Paris : hypothèse de Villes Nouvelles autonomes, conçues comme une « couronne » de points isolés (proposition non retenue).

Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne* (SDAURP), Rapport, Paris, 1965, p. 78.

5. Milton Keynes, Grande-Bretagne

Après quinze ans de fondation des premières *New Towns* (1946 – 1961), les Britanniques lancent la deuxième génération des nouvelles villes, commencée par Milton Keynes. Moins en nombre, mais plus grandes que les premières, ces nouvelles villes doivent mieux répondre aux commandes, qui sont définies par la révision de la politique de planification nationale, à travers des nouvelles études d'aménagement du territoire régional⁷⁶⁴, lancée en 1961. Située dans la région Sud-Est, Milton Keynes semble être la plus grande et la plus réussie de toutes les *New Towns*.

1. Le lieu – le site

1.1. La localisation

L'autorité britannique considère que la localisation des *New Towns* de la deuxième génération est un objet particulier à définir par de nouvelles études d'aménagement régional, réalisées par *the Economic Affairs Department, the Ministry of Housing and Local Government*⁷⁶⁵. Il y a deux critères impératifs pour assurer le succès de la ville :

- Leur site doit se connecter aux axes de communication nationaux et internationaux (l'autoroute, l'aéroport, la voie ferrée, le port...) et aux réseaux techniques, existants ou à créer. La réservation des terres fertiles à l'agriculture est aussi importante. La connexion immédiate aux axes de communication est la condition primordiale pour attirer les investissements à la ville.
- L'existence des unités d'habitation est recommandée pour que ces *New Towns* bénéficient dans un premier temps des équipements, de l'emploi, de la main-d'œuvre et de l'ambiance sociale et culturelle, première racine pour la nouvelle ville⁷⁶⁶.

Quant aux premières *New Towns*, ces conditions étaient seulement des options secondaires⁷⁶⁷.

Pour la région du Sud-Est, dont la croissance est liée directement à Londres, l'étude d'aménagement régional, « *The South East Study 1961-1981* », propose les positions relatives pour trois grandes *New Towns*⁷⁶⁸. Cependant, seule une voit le jour : Milton Keynes. Et son site précis, qui se localise entre Bletchley, Stony Stratford et Wolverton, au nord du comté Buckinghamshire n'est précisé qu'après la réalisation de l'étude de « *North Bucks New City 1966* », par *the Buckinghamshire County Council*⁷⁶⁹. Le site de Milton Keynes a une position

⁷⁶⁴ Les régions en Angleterre sont Nord-est, Nord-ouest, Yorkshire et Humber, Midlands de l'est, Midlands de l'Ouest, Est, Sud-est, Sud-ouest et Londres. Les études d'aménagement régional portent le même nom que la région.

⁷⁶⁵ Les trois premières études sont : « *The South East Study 1961-1981* », HMSO, London, 1964; « *The West Midlands, a regional study* », HMSO, London, 1965; « *The North West, a regional study* », HMSO, London, 1965.

⁷⁶⁶ Ministry of Housing and Local Government, *The South East Study, 1961-1981*, H.M.S.O, London, 1964, pp. 57, 65-68.

⁷⁶⁷ MERLIN Pierre, *Les Villes Nouvelles, op.cit.*, p. 57.

⁷⁶⁸ Les trois sites sont définis relativement à la position de Bletchley, Newbury et Southampton/Portsmouth, et ont la même distance avec Londres. La position de Newbury est au bord de la future autoroute M4, à mi-chemin entre Londres et Bristol, une ville industrielle traditionnelle. La position de la troisième nouvelle ville peut profiter la croissance de Portsmouth et de Southampton, les deux grands ports commerciaux et militaires du sud. - Ministry of Housing and Local Government, *The South East Study, 1961-1981, op.cit.*, p. 70.

⁷⁶⁹ LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER, BOR, *Plan for Milton Keynes*, London, 1970, vol.1, p. 3. En fait, Buckinghamshire County Council réalise cette étude parallèlement à celle de Ministry of

stratégique : il est à mi-chemin entre les deux plus grandes villes du pays, Londres et Birmingham⁷⁷⁰, juste au bord de l'autoroute nationale M1 existante, débutant de Londres et remontant vers le nord, le long du pays. En plus de celle-ci, la ville sera desservie également par trois axes de communication nationaux existants : la route nationale A5 et deux chemins de fer. A environ de 10 km au sud-ouest et de 30 km au sud du site, se trouvent la ville universitaire de Buckingham et Aylesbury, la *county town* du comté de Buckinghamshire. A mi-chemin entre le site et Londres, se situe au bord de la M1 la ville de Luton et son aéroport international.

Seulement à 86 km au nord-ouest de Londres, cette *New Town* est fondée sur un territoire de 8 880 hectares du comté de Buckinghamshire, composé de quatre petites *towns* : Bletchley, Wolverton, Stony Stratford, New Bradwell et d'une quinzaine de villages existants. Le village de Milton Keynes, positionné à l'emplacement du futur centre, donne son nom à cette nouvelle ville, selon la décision de *Ministry of Housing and Local Government*. Bletchley est une petite ville historique où les traces humaines trouvées datent du XIIe siècle. Pendant la Deuxième guerre mondiale, elle est un siège important des armées britannique et américaine. Wolverton, New Bradwell sont deux nouvelles villes, nées au XIXe siècle pour loger les ouvriers des nouvelles lignes de chemin de fer. La formation de Stony Stratford est liée à l'autoroute nationale A5.

1.2. La situation

Entre 1946 et le commencement du projet de Milton Keynes, 25 *New Towns* sont mises en réalisation en Grande-Bretagne, dont certaines atteignent un niveau de développement considérable. Si les concepts implicites dans leur modèle urbain, forme et fonctionnement, reflètent le climat socioéconomique et urbanistique de l'après-guerre du pays, il est le temps de tirer des leçons du phénomène, en particulier la taille de la ville, et sa localisation par rapport aux axes de communication. En même temps, au cours de cette période, la société britannique acquiert des progrès sociaux importants dans les domaines du service social de la santé, de l'éducation, et de la culture de l'esprit, de la politique de logement, grâce aux réformes sociales et à la croissance économique. En Grande-Bretagne, comme dans d'autres pays développés, « *cette accroissement dans la richesse rationnelle résulte principalement des changements dans la science et la technologie. Mais la science et la technologie auront aussi un impact direct sur la qualité de la vie dans les nouvelles villes. L'un des plus évidents exemples de cela est le rapide développement des meilleurs moyens de communication. Le vidéophone est déjà en usage à Milton Keynes dans les années 1980. Ceci affecterait radicalement les modèles de vie, de business et de loisirs, et pourrait réduire significativement les déplacements dans la ville. Les améliorations dans la technologie des transports publics, les changements dans le travail bureaucratique résultant de l'usage des ordinateurs, et les nouvelles découvertes en médecine sont d'autres exemples des avancées technologiques et scientifiques auxquelles la nouvelle ville doit être prête à répondre* »⁷⁷¹.

Dans cette situation, s'associant à la généralisation de l'automobile, « *les New Towns ont aussi été planifiées autant que possible pour permettre un large éventail de modes de vie et offrir le choix le plus large possible aux futurs habitants* »⁷⁷².

Housing and Local Government. Elle est élaborée par l'urbaniste Fred Pooley, dans laquelle on précise le site définitif de la ville ainsi qu'un plan préliminaire.

⁷⁷⁰ Birmingham est une ville industrielle traditionnelle en Angleterre, grâce à ses mines et la métallurgie.

⁷⁷¹ LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER, BOR, *op.cit.*, p. 11.

⁷⁷² *Ibid.*, p. 11.

Milton Keynes est l'une des quatre plus grandes *New Towns* de la Grande-Bretagne, désignés entre 1965-1972, et qui ont toutes été créées en deuxième génération des nouvelles villes britanniques⁷⁷³. En effet, pour les avantages en économie, en administration, en techniques et en qualité de vie citadine, les nouvelles études d'aménagement régional insistent sur la création de nouvelles villes plus grandes que celles de la première génération⁷⁷⁴. Milton Keynes se caractérise par des éléments qui laissent tous à penser qu'elle est la plus importante des *New Towns*.

Première réalisée de la deuxième génération, elle doit répondre efficacement aux objectifs socioéconomiques que les premières *New Towns* n'ont pas atteints, qui sont élevées par le recensement de 1961, par des études de révision concernant les politiques de la planification nationale et des nouvelles études d'aménagement régional. Les trois principaux objectifs à résoudre sont la décentralisation de la démographie et des activités économiques (commerces, bureaux, industries) incessante de la région londonienne⁷⁷⁵, l'essor imprévu des emplois tertiaires⁷⁷⁶.

Pour la deuxième génération des *New Town*, elle est la plus proche de Londres et de Birmingham, en profitant de la croissance forte de ces deux plus grandes villes britanniques. Car Milton Keynes doit assurer des activités et un cadre de vie de qualité pour attirer notamment les immigrants londoniens, dont entrepreneurs et employés. En revanche, sa localisation est à une distance importante, lui assurant son niveau d'autonomie par rapport aux grandes villes existantes dans son armature urbaine, en particulier Londres, conformément aux recommandations de « *The South East Study 1961-1981* » à l'égard de la distance entre les *New Towns* et les centres majeurs existants. « *Quelque part, il est plus facile de réunir les conditions pour un bon site d'une New Town que pour une extension de ville. Il va sans dire que les conditions pré-requises doivent être réunies- il doit y avoir des communications de toute première qualité, et être le plus loin possible de Londres ou d'autres centres importants de population* »⁷⁷⁷. De plus, l'« autonomie » est l'autre critère que les nouvelles villes britanniques de la première génération n'ont pas atteint.

Le choix du site de Milton Keynes se situe également au sein d'une hypothèse importante, la création du troisième aéroport international de Londres, proposée aussi par « *The South East Study 1961-1981* ». Dans quatre sites de l'aéroport proposés en 1969, Cublington se localise seulement à 10 km au sud-ouest, et Thurleigh avec deux sites, se localise à 20 km au nord-est de Milton Keynes. Mais finalement, aucun n'est retenu. Sa fabrication est appuyée par trois grandes opérations d'extension urbaines pour les villes existantes autour : Peterborough au nord-est, Swindon au sud-ouest, surtout Northampton à plus de 20 km au nord du site. La dernière est désignée également *New Towns*, en raison que ses opérations d'extension qui ont été amenées par une *development corporation*, l'établissement public britannique particulier en charge de la construction des *New Towns*.

Outre sa position géographique équidistante de Londres et de Birmingham, Milton Keynes est le centre deux cercles homocentriques constitués des villes existantes importantes, celui

⁷⁷³ Les trois autres sont : Telford, à 48 km d'ouest de Birmingham, désigné le 29 novembre 1963 sur un surface de 41 km² ; Central Lancashire, dernière *New Town* désigné le 26 mars 1970 sur un surface de 142 km², la plus grande ville nouvelle britannique ; Northampton, en réalité elle est une ville existante, désignée un *New Town* en 1968 grâce à son grande extension sous le control d'une *development corporation*. Toutes ces villes sont fondées à la même manière de Milton Keynes : regrouper les petits towns et villages existants. Elles ont pour but d'accueillir de 200.000 à 250.000 habitants à la fin du XXe siècle.

⁷⁷⁴ Ministry of Housing and Local Government, *The South East Study, 1961-1981, op.cit.*, pp. 56, 57.

⁷⁷⁵ *Ibid.*, p. 55.

⁷⁷⁶ MERLIN Pierre, *Les Villes Nouvelles, op.cit.*, p. 55.

⁷⁷⁷ Ministry of Housing and Local Government, *The South East Study, 1961-1981, op.cit.*, pp. 53, 65.

intérieur se composant de Northampton, Bedford, Luton (avec son aéroport), Oxford, Warwick, et celui extérieur avec Londres, Reading, Swindon, Bristol, Birmingham, Leicester, Peterborough, Cambridge, Stansted (avec son aéroport). En fait, cette position et la taille importante de Milton Keynes lui permettent de jouer un rôle de véritable centre d'activités régional, tandis que les villes du premier cercle fournissent dans un premier temps à la nouvelle ville des services et des emplois. Et ces villes elles-mêmes profitent également d'un vaste programme d'extension urbaine, durant la fabrication de Milton Keynes, notamment Northampton et Bedford.

« *Milton Keynes a une influence réduite sur la région à laquelle elle sert de centre commercial, social et d'emploi. Pendant les premières années d'extension, de larges villes existantes au-delà de cette zone désignée, comme Northampton, Luton, Bedford et Oxford, fourniront des services commerciaux et des lieux de travail spécialisés. Bien que ces centres établis d'emploi et de services commerciaux et professionnels, soient prédominants dans la région pendant un certain temps, la taille de Milton Keynes et la facilitation de développement indique qu'elle va devenir un centre sous-régional majeur dans les années à venir. Milton Keynes aura l'avantage d'être capable de construire une New Town avec un accès facile et des parkings adéquats, et offrira aussi des localisations attractives pour les entreprises, les équipements d'éducation et de loisirs, les sièges sociaux des industries et les autres fonctions régionales* »⁷⁷⁸.

Il faut souligner que les études d'aménagement régional recommandent que le centre urbain des *New Towns* puisse jouer un rôle à l'échelle régionale, pour diminuer la dominance du monopole de Londres. La position de Milton Keynes doit apaiser non seulement les pressions sur la croissance du Grand Londres, mais aussi de la région Sud-Est et Ouest Midlands⁷⁷⁹. Milton Keynes devra former avec Londres et Northampton le plus grand « corridor économique » de la région londonienne, selon la recommandation du rapport : « *A Strategy for the South East* »⁷⁸⁰.

Dans le Préface de l'ouvrage : « *The Architecture and Planning of Milton Keynes* » de Walker Derek⁷⁸¹, Steen Eiler Rasmussen⁷⁸² - qui a eu l'occasion de suivre les études et la réalisation sur place, de discuter avec les architectes dès le début – considère que Milton Keynes est très différente de la conception de *New Town* en général. Elle est une réaction sur les principes de base de la théorie de *New Town*, qui portent sur le réseau voirie, l'organisation de l'unité d'habitation, la limite de la ville⁷⁸³. Milton Keynes est prévu pour accueillir 250.000 habitants⁷⁸⁴ dont 70.000 au cours de la première décennie (1969-1980).

1.3. La géographie

⁷⁷⁸ *Ibid.*, p. 96.

⁷⁷⁹ *Ibid.*, pp. 53, 92.

⁷⁸⁰ South East Economic Planning Council, *A Strategy for the South East*, HSOM, London, 1967, p. 8.

⁷⁸¹ Walker Derek était l'Architecte et l'Urbaniste en Chef du chantier de Milton Keynes de 1970 à 1976, ensuite il a exercé son métier d'architecte – consultant pendant cinq ans pour plusieurs projets à Milton Keynes.

⁷⁸² Steen Eiler Rasmussen (1889-1990), architecte, urbaniste danois, professeur à la Royal Danish Academy of Fine Arts. Il est également l'auteur de nombreux ouvrages en urbanisme et en architecture, comme *London - the Unique City, Towns and Buildings, Experiencing Architecture...* Ses pensées ont une influence importante dans le milieu des urbanistes anglais et américains du XXe siècle. Un de ses étudiants est Jorn Utzon, l'auteur de l'Opéra de Sydney.

⁷⁸³ DEREK Walker, *The architecture and Planning of Milton Keynes*, éd. The Architecture Press. Ltd, London, 1981, 140 pages. Préface par Steen Eiler Rasmussen, p. 3.

⁷⁸⁴ Ministry of Housing and Local Government, *The South East Study, 1961-1981, op.cit.*, p. 65.

Pour le choix du site, les études d'aménagement régional en décrivent les grandes lignes: « *Le site doit être physiquement approprié au développement ; la topographie ne doit pas être trop prononcée ; et le site ne doit pas être sujet à inondation. Les bonnes terres agricoles doivent être évitées autant que possible. On doit être possible de trouver assez d'eau pour subvenir aux besoins de la New Town, y compris les industries, et il doit y avoir des moyens adéquats pour recycler les effluents des égouts* »⁷⁸⁵.

Le site de Milton Keynes se situe dans une région où en général, les activités agricoles et industrielles sont en baisse, s'associant par là à la réduction de la population, sauf dans le District urbain de Bletchley, qui a accueilli des immigrants venant de Londres. Le périmètre du site est cerné par trois éléments : l'autoroute nationale M1 au nord-est, la rivière Ouse au nord-ouest et un grand bois au sud-est. Au sud-ouest, son expansion éventuelle s'approchera de la ville de Buckingham. Son périmètre englobe, en fait, des territoires urbains et ruraux : le District urbain de Bletchley ; une portion du District urbain de Wolverton et de Newport Pagnell ; une portion du District rural de Winslow et de Newport Pagnell. Parmi ses 8.888 hectares, il y a 7.200 hectares de terroirs, qui sont essentiellement de qualité médiocre.

Dans le périmètre, outre treize villages dispersés un peu partout, il y a quatre petites villes, dont trois, Wolverton, Stony Stratford, New Bradwell à la limite de nord-ouest du site, et Bletchley à la limite du sud. Ils sont reliés par les voies locales ou provinciales. Elles fournissent les premiers services, activités et des mains-d'œuvres à la nouvelle ville, comme la Place du Marché à Wolverton, mais aussi à Bletchley, la plus grande des quatre *towns*. « *Le taux d'équipements sociaux à Bletchley apparaît être appropriée à une ville de cette taille. Dans certains cas, leur plein potentiel n'a pas été atteint pour des raisons de difficultés d'accès. Beaucoup de ces équipements seront essentiels à Milton Keynes pour servir les nouveaux arrivants. Deux caractéristiques de Bletchley donneront un rôle essentiel à la New Town. Le centre commercial de Queensway avec des améliorations servira les résidents proches. Deuxièmement, la gare, avec de nouveaux accès et parkings, sera un point d'entrée majeur par le train à la New Town* »⁷⁸⁶.

Plusieurs axes principaux de communication, qui débutent de Londres vers les régions du Nord-Ouest et ensuite remontent le long du pays vers le Nord, traversent le site selon l'orientation nord-ouest / sud-est, y compris une ancienne route romaine, Watling Street, actuellement la route nationale A5. Ces axes comprennent le canal national, Grand Union Canal, construit à la fin du XVIIIe siècle, reliant Londres et Birmingham ; le chemin de fer Londres – Nord-Ouest construit au XIXe siècle ; l'autoroute M1 construite au XXe siècle, débute de Londres vers Birmingham. Il y a une deuxième voie ferrée qui se croit avec la première au centre du District urbain de Bletchley. Aux alentours, à mi-chemin entre le site et Londres, se trouve l'aéroport international de Luton, au bord de la M1. Parallèle de la M1, à environ 30 km au sud-ouest du site, se trouve l'autoroute M40, qui relie Londres et Oxford. Celle-ci sera prolongée en rejoignant Birmingham.

Outre le Grand Union Canal, le site est découpé par les courants d'eau de la rivière Ouzel à l'est et de la rivière Ouse à l'ouest, qui créent également certains petits lacs du site. Les plaines de deux rivières, s'associant aux points hauts du terrain, forment la topographie du site, qui se caractérise par deux vallées, Ouzel à l'est et Loughton à l'ouest, séparées par une colline au milieu du site, où sera installé le centre de la ville.

« *Bien qu'il n'y ait que 60 mètres (200 feet) de différence entre son point le plus haut et son point le plus bas, la zone désignée est divisée par la forme de son sol en plusieurs secteurs*

⁷⁸⁵ *Ibid.*, p. 65.

⁷⁸⁶ *Ibid.*, pp. 99, 100.

distincts. L'élément le plus important est l'étroit plateau central qui s'étend du nord au sud séparant de ce fait la large plaine inondable de l'Ouzel de l'étroite et nettement plus affinée Loughton Valley. Les deux dernières se déversant plus au nord dans l'Ouse. Sur son flanc est, le plateau descend nettement vers le canal. Les deux rivières sont sujettes à des crues; En fait, c'est uniquement en cas de crue qu'elles sont réellement visibles dans le paysage. Il y a une petite chute sur toute la longueur des vallées; et bien que la maîtrise des crues aille nécessiter l'équilibrage des réservoirs, les transformer en lacs utilisables et permanents nécessitera des excavations considérables. A l'est, la crête de Wavendon est très visible par rapport à la platitude de la vallée. A l'ouest, le terrain est très différent, plus ondulé, varié et intime en terme d'échelle. A l'ouest des Shenleys, il s'élève jusqu'au point le plus haut de la zone désignée, duquel un panorama inattendu sur la magnifique campagne à l'ouest est révélé. Au-delà de la limite de la zone désignée, se trouvent des zones plus hautes, au nord Whittlebury et Hanslope, à l'est Cranfield, et au sud l'escarpement de Brickhill et ses bois »⁷⁸⁷.

Si la beauté naturelle du site s'inscrit essentiellement dans la logique du paysage campagnard, le périmètre du site englobe également trois petit bois et une dizaine de bosquet dispersés sur l'ensemble du terrain. La surface totale des bois est de 100 hectares : Linford (40 hectares), Shenley et Howe Park (25 hectares). A proximité du site, il existe également un grand bois qui ferme le côté sud-est du périmètre. En dehors des terrains réservés aux édifices, tel que l'infrastructure et l'architecture, les aspects naturels du site sont très conservés. Tous ces atouts correspondent au désir traditionnel du public britannique d'avoir la nature de la campagne dans leur ville à l'ère industrielle.

2. Le modèle

2.1. Les doctrines

La fondation de Milton Keynes est réalisée sous la lumière de la politique de la planification économique et spatiale, à deux échelles, nationale et régionale, en Grande-Bretagne. Celle-ci est lancée par le pouvoir central, déjà avant la guerre mondiale, avec la publication des doctrines, tel que le rapport Barlow en 1937, et l'adoption de « *Green Belt Act* » en 1938. Cette politique a pour but de définir les mesures géographiques, économiques, démographiques, urbanistiques en perspective de moderniser la structure territoriale nationale, de répartir de façon équilibrée le développement économique et les ressources du pays à toutes les régions. Sous l'impact de la révolution industrielle depuis le XVIII^e siècle, la croissance économique et l'urbanisation sont centralisées aux grandes villes industrielles et portuaires, dont le monopole de Londres est considérable. Cependant, leur structure urbaine, formé à la sédimentation depuis des siècles, est surchargée de la concentration au regard du transport, du service social, de l'emploi, de l'hygiène urbaine, de la démographie au centre ville. Alors qu'en banlieues, la concentration des l'industrie et l'urbanisation se manifestent sans planification, sous la pression de l'immigration rurale vers la ville. Dans le contexte éventuel de la grande guerre mondiale, la question de la sécurité nationale se pose également, en particulier le rôle du monopole de Londres⁷⁸⁸.

La mise en place de cette politique est continuée même pendant la guerre avec la création des institutions gouvernementales en charge de cette politique. Le processus est particulièrement accéléré dès les premières années de l'après-guerre, à travers la publication de plusieurs doctrines, tels le plan Abercrombie, le rapport Reith ; par la création encore des institutions étatiques, telle *the New Towns Committe*, la *development corporation* ; et par l'adoption de

⁷⁸⁷ *Ibid.*, p. 105.

⁷⁸⁸ MERLIN Pierre, *op.cit*, p. 35.

« *New Towns Act* » en 1946. En fait, ces doctrines ont recommandé que l'une des mesures importantes pour résoudre les critiques des villes industrialisées, est la fondation de nouvelles villes, les *New Towns*, à l'échelle nationale, dans plusieurs régions britanniques. Leurs centres urbains doivent jouer le rôle de nouveaux centres urbains régionaux au niveau de l'économie, pour laquelle le secteur tertiaire et haute technologique sera dominé ; au niveau de la culture, des services sociaux, des loisirs ; pour un nouveau cadre de vie post-industriel. Le rapport Reith⁷⁸⁹, établi en 1946, précise particulièrement les mesures de la planification des *New Towns*. Ces mesures principales sont le choix des sites, les fonctions de la ville, leur taille, leur situation par rapport aux grandes villes existantes. Les idées de la Cité-jardin de Ebenezer Howard sont considérablement influencées par les propositions du Rapport Reith.

La première génération de *New Towns* est fondée de 1946 à 1961, pendant quinze ans. Elle montre que « *la concordance entre les projets initiaux et les réalisations est très frappante* »⁷⁹⁰, mais cette concordance annonce également des limites de la conception des *New Towns*. A l'échelle régionale, depuis quelques années, le problème est reposé. Les résultats du recensement de 1961 ont confirmé que la croissance de la région londonienne, contrairement aux prévisions du plan Abercrombie, ne s'était pas ralentie. Les problèmes restaient entiers, la solution adoptée vingt ans auparavant s'étant révélée inadéquate, compte tenu de l'évolution des circonstances⁷⁹¹.

Quand à la ville elle-même, certains problèmes importants se présentent. La taille des *New Towns*, fixée par le rapport Reith entre 20.000 et 60.000 habitants, est toujours dépassée dans la réalité, ce qui exprime une croissance urbaine sous-estimée par le plan Abercrombie. Selon Pierre Merlin, les plans directeurs initiaux prévoyaient de 25.000 à 60.000 personnes pour les villes du pourtour de Londres (sauf Basildon : 80.000). Ces chiffres furent tous augmentés par la suite, en particulier à partir de 1953, quand les objectifs prévus furent atteints : les augmentations varient de 16 % (Hatfield) à 140 % (Bracknell). A Cumbernauld, le chiffre de 50.000 habitants prévus fut porté à 70.000. A Telford, la population envisagée a été portée à 220.000. Récemment même, alors qu'elles étaient presque achevées, il fut envisagé d'accroître la taille d'Harlow, de Stevenage et de Basildon et les porter à 130.000 habitants environ, plus du double de l'objectif initial (60.000, porté à la suite à 80.000)⁷⁹².

La surface réelle de toutes les zones des *New Towns*, définie par rapport au nombre d'habitants par hectare, est très différente de l'estimation selon le rapport Reith. La densité des villes est donc supérieure aux recommandations de ce rapport, tandis que les réseaux de voiries et les parkings ont été sous-estimés, surtout au centre ville. L'emploi est aussi une question des *New Towns*. Les plans des nouvelles villes étaient en général peu précis en ce qui concerne l'emploi, et cette imprécision, traduisant une incertitude évidente, est très compréhensible. On se limitait à une programmation grossière, suffisante pour une première évaluation des besoins de surface. L'emploi tertiaire, en particulier celui de bureaux, fait défaut⁷⁹³.

Le centre urbain et l'animation de la vie sociale posent également des questions. La volonté de créer, à travers les villes nouvelles, une véritable communauté urbaine, était probablement l'objectif le plus ambitieux des promoteurs du mouvement. On connaît en effet, à la lumière de l'expérience acquise depuis vingt ans, les deux principaux obstacles à surmonter :

⁷⁸⁹ Le rapport Reith résulte des études de la Commission royale des *New Towns* (Commission Reith), présidée par Lord Reith.

⁷⁹⁰ MERLIN Pierre, *op.,cit*, p. 53.

⁷⁹¹ *Ibid.*, p. 11.

⁷⁹² *Ibid.*, p. 53.

⁷⁹³ *Ibid.*, p. 45.

l'insuffisance des équipements, commerciaux notamment, et l'absence de vie sociale spontanée⁷⁹⁴. Si ceux qui sont directement liés à la population résidente (écoles primaires, maternelles, terrains de sport, églises...) sont créés au fur et à mesure de l'arrivée de la population, ceux qui se situent au niveau de la ville nouvelle posent un problème plus délicat : en effet leur création ne se justifie que lorsque la population desservie a atteint un certain niveau⁷⁹⁵.

Dès l'année 1961, les britanniques ont révisé la politique d'aménagement du territoire, commencée tout d'abord par la planification nationale de l'économie, vers l'horizon de 1970, publié en 1965. Ensuite il a été créé la commission nationale de planification, et une commission de planification régionale dans chacune des régions économiques⁷⁹⁶. Ces commissions doivent proposer des mesures pour une répartition plus efficace de la population et de l'emploi à l'échelle régionale. La fondation des *New Towns* est toujours l'outil majeur pour résoudre ces questions.

Les premières études de l'aménagement économique et spatial régional est « *The South East Study 1961 – 1981* », de manière spatiale, et « *A Strategy for The South East* » de manière économique, pour la région du Sud-Est de l'Angleterre, où la croissance est sous l'emprise londonienne. C'est dans le contexte de ces études qu'est née Milton Keynes. Voisine de Londres, elles sont les études d'aménagement régional les plus importantes, qui proposent les *New Towns* pour résoudre la croissance du monopole de la capitale. Londres se présente dans ces études comme un repère majeur de toutes les opérations urbaines. Rappelons-nous les grandes lignes de ces doctrines, à l'égard de la fondation des *New Towns*. La première concerne la localisation. Elles confirment que la localisation du site doit offrir à la nouvelle ville son rôle d'un centre d'activités non seulement pour cette région, mais aussi pour d'autres régions autour de Londres (la Sud-ouest, le Midlands de l'Ouest et de l'Est).

Ensuite, les sites de trois *New Towns* proposées se situent tous à l'ouest de Londres, pour équilibrer en matière d'urbanisme et d'économie avec la région de l'Est, où les premières *New Towns* furent fondées depuis 1946, et les trois autres régions autour de Londres. Leurs localisations doivent renforcer la liaison entre Londres et les villes importantes à l'ouest et au sud-ouest du pays, ainsi qu'orienter la croissance économique et spatiale londonienne vers l'intérieur du pays. La deuxième ligne confirme l'importance de la localisation des *New Towns*, par rapport aux axes de communication nationaux et internationaux, existants ou prévus, à la vitalité et au succès de la nouvelle ville. La dernière ligne est accentuée sur la taille des *New Towns*. C'est la première fois qu'une étude d'aménagement propose une *New Town*, Milton Keynes, qui devrait atteindre 250.000 habitants, en perspective d'une vraie unité urbaine indépendante⁷⁹⁷.

Au niveau des doctrines urbaines proprement dit, la conception de Milton Keynes est influencée par des pensées différentes selon Steen Eiler Rasmussen⁷⁹⁸. La première, Milton Keynes exprime une grande idée de la Cité-jardin d'Ebenezer Howard, l'attachement à la campagne comme une tradition britannique. Si la conception de Milton Keynes a des points différents importants par rapport aux *New Towns* précédentes, elle est la réaction au modèle de la première génération, mise en réalisation en 25 exemplaires depuis l'après-guerre. Celles-

⁷⁹⁴ *Ibid.*, p. 51.

⁷⁹⁵ *Ibid.*, p. 52.

⁷⁹⁶ Les régions en Angleterre sont Nord-est, Nord-ouest, Yorkshire et Humber, Midlands de l'est, Midlands de l'Ouest, Est, Sud-est, Sud-ouest et Londres.

⁷⁹⁷ Les deux autres, sur les positions de Newbury et Southampton/Portsmouth, qui n'ont pas vu le jour, devaient atteindre 150.000 habitants. On peut dire qu'elles étaient les *New Towns* les plus grandes à l'époque.

⁷⁹⁸ DEREK Walker, *op.cit.*, pp. 3-5.

ci se caractérisent par un réseau de voirie centralisé, une organisation en petites unités d'habitation de voisinage close sur leur périmètre, de petite taille selon la recommandation de la Cité-jardin. En même temps, la grande ville verticale corbuséenne sur un sol libre n'est pas non plus appréciée par les Britanniques, ni la Cité linéaire, le modèle permet à la structure urbaine de s'étirer indéfiniment et d'intégrer la ville à la nature. Selon Walker Derek, la conception de Milton Keynes est élaborée surtout sous l'influence des pensées de l'urbaniste américain Melvin Webber (étant aussi un membre de l'équipe de concepteurs), dans le cadre d'une société industrielle développée s'associant à la généralisation de l'automobile.

« Qu'est-ce que cela a à voir avec Milton Keynes ? Les implications de cela ont été clarifiées la première fois par les urbanistes américains, fin des années 50 - début des années 60. L'influence de Melvin Webber fut toute particulière. Beaucoup d'entre nous qui ont travaillé sur l'architecture et l'urbanisme de Milton Keynes ont étudié aux Etats-Unis à l'époque où l'impact des travaux de Webber était grand et où son influence sur les premiers Plans Stratégiques de Llewelyn-Davies était subliminal au département de conception de Milton Keynes.

Les idées de Webber d'une communauté basée sur l'association volontaire plutôt que la « propinquity » sont fondamentaux pour la réflexion au delà du Plan - il pourrait dire plus que quiconque qu'il est le père de Milton Keynes. Toutes les déclarations abstraites concernant le but - liberté et mouvement, choix, ... - sont déçuplés quand pensés comme parties intégrantes d'une ville qui est une matrice ouverte pour la sélection, par les individus, d'opportunités pour le contact social, les loisirs, l'éducation et le reste.

A la lumière de cette nouvelle vision de la manière dont la société s'organise maintenant toute seule, les tentatives des urbanistes britanniques dans les années 50 et 60 pour structurer les groupes sociaux par des arrangements physiques semblent être une incompréhension des problèmes, et leur échec est expliqué.

L'idée de construire un « voisinage », un « village », ou un « cloître » en tant qu'unité sociale de fonctionnement est désormais discréditée »⁷⁹⁹.

2.2. Le programme

« Les urbanistes consultants ont appris la leçon des New Towns de ne pas commencer par un plan trop détaillé qui serait obsolète avant même sa réalisation. Ce dont une New Town a besoin dès le début, c'est davantage d'une stratégie claire dans la procédure que d'un plan à proprement parler. Elle a besoin d'un cadre, dans lequel il peut y avoir la liberté pour le développement futures de nouveaux espaces ». Selon Steen Eiler Rasmussen, cette stratégie se concentre sur deux objectifs essentiels : l'identité urbaine d'une ville neuve à travers la création paysagère ; et la structure du réseau de voirie principal qui permet à la ville de se développer en tout liberté au fil du temps, de bien répondre à la généralisation de l'automobile public et privé. Le réseau de voirie doit éviter le modèle du plan centralisé, avec les axes principaux au centre, comme proposé par Ebenezer Howard et effectué sur les New Towns autour de Londres, qui entraîne une congestion du trafic au centre de la ville à l'heure de pointe.

La structure du réseau de voirie principal doit prendre la forme d'un damier, associée à la ségrégation des flux différents. La conception du paysage se base sur deux philosophies. Pour l'ensemble de la ville, l'idée est de développer Milton Keynes comme « *the parkland* », une

⁷⁹⁹ *Ibid.*, pp. 9-10.

réserve naturelle. L'art paysager des jardins historiques est la référence, comme « *the old hunting grounds* », tels Régents Park, St. James Park, Hyde Park, qui ouvrent toujours la nature au public. La deuxième est « *the view from the road* », qui définit la hiérarchie des espaces verts depuis la voie vers l'intérieur de l'îlot, ce qui permet aux passagers de traverser une « forêt – ville » et de diminuer les inconvénients produits par l'automobile, telle la pollution et le bruit⁸⁰⁰.

Le programme de Milton Keynes se base sur les études d'aménagement régional pour l'horizon de 1981, donc les deux devront être révisés après cette date. « *Le but central de ce Plan est d'organiser ces nécessaires éléments fixes dans la New Town de manière à permettre la liberté et des changements possibles. Ils ont aussi été planifiés le plus possible pour permettre une grande diversité de modes de vie et le plus grand choix possible pour les futurs habitants. Cette approche de l'urbanisme, parce qu'elle laisse le futur relativement ouvert, signifie que la tâche du développement de la ville durant les prochaines 20 années change en caractère* »⁸⁰¹. Au fil du temps, le programme de Milton Keynes devra assurer le développement urbain équilibré selon six objectifs suivants :

- « - *Opportunité et liberté de choix.*
- *Déplacement et accès aisés, et bonnes communications.*
- *Equilibre et diversité.*
- *Une ville attractive.*
- *Conscience et participation publique.*
- *Usage efficace et imaginatifs des ressources* »⁸⁰².

Concrètement, le programme doit être construit selon cinq domaines : le transport (le facteur primordial pour la réussite de la ville neuve) ; le centre urbain (le choix entre simple ou multi-centres) ; les quartiers résidentiels (la diversité du type de logement et des classes sociales, les conditions de vie agréable à prix raisonnable) ; l'emploi (la diversité de la fabrication et des services) ; le loisir (les types d'équipements à la fois extérieurs et intérieurs). Pour les éléments existants, le programme demande d'incorporer les villes existantes dans la structure urbaine en préservant leur caractère local particulier, d'adapter les villages au développement, et non à l'élimination. Il recommande également de protéger des terres fertiles, des préserver des grands zones industrielles futures, ainsi que l'accès à l'autoroute M1⁸⁰³. Tous les axes principaux de communication sont aussi préservés et intégrés dans la structure urbaine.

2.3. Le plan d'urbanisme

Avant d'aborder le plan de Milton Keynes, il faut présenter dans un premier temps les modèles urbains qui sont proposés à la *New Town* positionnée entre Southampton et Portsmouth, dont la fondation n'a abouti pas. Ces modèles urbains divers et intéressants ont des influences importantes sur la conception des villes de la deuxième génération, selon Pierre Merlin.

Publiées en 1966 sous le nom : « *The South Hampshire Study* », après dix-huit mois de travail, la planification de cette ville « fantôme » sans nom ni site précis était confiée à une équipe de cinq architectes, trois géographes, trois ingénieurs, un mathématicien, une agence d'économistes conseils et divers autres consultants. Cette équipe est dirigée par Sir Colin Buchanan, professeur et urbaniste, dont sa pensée sur la théorie urbaine et sur la circulation

⁸⁰⁰ *Ibid.*, pp. 4, 5, 20.

⁸⁰¹ LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER, BOR, *op.cit.*, p. 11.

⁸⁰² *Ibid.*, p.13.

⁸⁰³ *Ibid.*, pp. 89-91.

urbaine est reconnue au travers de son ouvrage « *Trafic in Towns* » en 1963. La domination des réseaux de voiries principales dans les schémas théoriques des structures urbaines est proposée pour cette nouvelle ville. Cette *New Town* est née dans un contexte où *the Ministry of Housing and Local government* a l'intention de créer une région urbaine dans le sud du Hampshire, en regroupant les deux villes, Southampton et Portsmouth, par une ville neuve de plusieurs centaines de milliers d'habitants. Située entre ces deux villes, à 125 km au sud-ouest de Londres, elle peut éventuellement accueillir l'immigration londonienne, mais les « villes – mère » réelle doivent demeurer ces deux villes portuaires.

Après des analyses diagnostiques « classiques » très fines sur la structure et la croissance de la démographie, l'emploi, la société, ainsi que la géographie et les réseaux techniques, l'essentiel de ces études d'aménagement propose des schémas théoriques du développement urbain, et leur application aux projets réels. Ces schémas sont très dominés et structurés par les réseaux de communication.

« Les auteurs du rapport estiment que ces réseaux peuvent être ramenés à trois : le réseau radioconcentrique formé de cellules hexagonales ; le réseau linéaire (grille directionnelle) ; le réseau rectangulaire (la grille). Les critères de choix énoncés sont :

- la liberté de choix, de communication et d'association des habitants ;*
- la possibilité de fonctionnement pendant la phase de développement ;*
- la possibilité d'évolution ultérieure ;*
- la variabilité des structures adaptables au réseau sur le plan de l'habitat et des transports en particulier ;*
- la possibilité de croissance sans déformation.*

Le réseau radioconcentrique apparaît rigide et ne permet guère la croissance. Il manque de flexibilité. C'est un schéma essentiellement statique.

Le réseau rectangulaire (la grille) est invertébré : il n'est pas stable et ne permet pas aux centres urbains d'exercer leur rôle attractif. En outre, il ne permet pas l'utilisation dans de bonnes conditions des transports publics.

Le réseau de grille directionnelle (combinaison de la structure linéaire, qui n'existe que dans l'abstrait et de la structure en grille, qui impliquerait une trop grande dispersion des activités) est apparu le meilleur. Il permet une grande flexibilité, est particulièrement favorable sur le plan des transports et paraît très adaptable.

C'est ce réseau que les auteurs du rapport ont retenu, non sans avoir effectué divers exercices de simulation visant à tester les conséquences de diverses décisions hypothétiques. On notera cependant que l'analyse des avantages et des inconvénients des différents réseaux n'a pas été menée de façon très scientifique : les tests de simulation furent seulement qualitatifs.

Les dernières parties du rapport étudient en détail les possibilités d'adaptation, d'un tel schéma théorique à la région urbaine qu'ils sont chargés de planifier. Cette étude est faite dans plusieurs hypothèses différentes d'échéancier et les conséquences d'un tel schéma sur la hiérarchie des moyens de communication et des centres commerciaux, sur les problèmes d'emploi et de transport, sont analysées.

Les aspects financiers sont seulement ébauchés. Les auteurs se défendent de vouloir adapter au South Hampshire une grille rigide. Par quelques exemples partiels, ils montrent comment le schéma théorique peut être adapté à la réalité du site.

*A la suite de cette étude, une organisation tripartite a été formée par le comté du Hampshire et les villes - comtés de Portsmouth et de Southampton pour étudier à nouveau ce projet d'urbanisation, nouvelle destinée à accueillir des Londoniens et proposer un plan. Il paraît très douteux que l'opération soit réalisée et qu'une « development corporation » soit instituée*⁸⁰⁴.

Le plan d'urbanisme de Milton Keynes est élaboré en deux étapes différentes. L'étude de « *North Bucks New City 1966* » en précisant le site par l'urbaniste Fred Pooley, propose également un plan directeur au modèle de la Cité linéaire, dont la structure urbaine est définie par le réseau principal de voirie et des zonages. La structure urbaine est dominée par les grandes infrastructures, telle que l'autoroute M1 ou la M5 et la voie ferrée. Celle-ci traverse et est recouverte entièrement par le centre ville. Les zonages se positionnent sur quatre lignes perpendiculaires avec les grandes infrastructures. En revanche, les deux extrémités de la ville sont fermées au développement par les autoroutes. L'ensemble de la ville nous fait penser également au *Plan Pilote* de Brasilia. Les quartiers résidentiels s'organisent en unités de voisinage. Cette structure permet également de préserver les villes existantes.

«Un centre principal des activités disposé de façon linéaire ; quatre séries de petits noyaux résidentiels compacts et distribués de façon linéaire selon une orientation perpendiculaire à celle du centre ; quatre zones industrielles principales situées à l'extrémité des bandes de développement résidentiel ; de généreux espaces verts aménagés et des espaces agricoles, l'ensemble aurait été relié par un système de transport public et un réseau de voirie, l'itinéraire des piétons et celui des automobilistes étant séparés.

Le centre aurait été construit en bordure de la ligne principale de chemin de fer et au-dessous de la route nationale A5 et d'une route principale perpendiculaire à celle-ci et qui doit la relier à l'autoroute M1 (Londres - Birmingham). Ce centre aurait été entièrement réservé aux piétons qui auraient occupé une dalle située au niveau supérieur : stationnement, accès de service, systèmes de transports publics et privés auraient été situés à des niveaux inférieurs.

Un des éléments originaux de ce projet consistait à effectuer le développement résidentiel à partir du centre en se servant d'un système de transport en commun gratuit surélevé qui aurait relié les groupes résidentiels entre eux et avec le centre principal et les zones industrielles: il y aurait donc eu quatre tronçons dans ce réseau correspondant aux quatre éléments linéaires du développement résidentiel, situés entre les groupes résidentiels et les bandes de verdure, de sorte qu'aucune résidence ne soit éloignée de plus de sept minutes de la gare, l'interstation étant de 1,2 km.

*La raison invoquée pour l'emploi du chemin de fer surélevé du type monorail était de faciliter le libre accès aux espaces verts à partir de n'importe quel point situé dans les zones résidentielles et d'éviter les croisements entre le système de transport public et le réseau routier. Le développement de ces secteurs résidentiels aurait été effectué de façon linéaire et parallèlement au système de transport en commun. Ils auraient été petits, compacts, différenciés, séparés les uns des autres par des écrans de verdure. Chacun de ces secteurs aurait pu être composé par des architectes différents afin d'en assurer l'individualité et d'éviter ainsi la monotonie. Leur densité aurait été variable, mais la population moyenne de chacun d'eux aurait filé d'environ 5 000 habitants répartis selon une densité nette moyenne de 125 personnes à l'hectare.»*⁸⁰⁵

Ce schéma n'a pas été retenu mais selon Pierre Merlin, le même principe a inspiré d'autres projets, tel celui de la ville nouvelle de Runcorn, en cours de réalisation au sud de Liverpool,

⁸⁰⁴ MERLIN Pierre, *op. cit.*, pp. 71,74.

⁸⁰⁵ *Ibid.*, pp. 77-79.

certaines idées se retrouvent à Evry, au sud de Paris. Le plan d'urbanisme de Milton Keynes adopté est toujours dominé par les grandes infrastructures existantes, l'autoroute, la route nationale et la voie ferrée, dans la structure urbaine. Il présente toutefois la volonté d'avoir une structure plus souple et plus ouverte :

- Les réseaux de voiries principales en maillage forment de grands îlots analogues de 1 kilomètre par 1 kilomètre, qui permettent de développer facilement par la suite, en prolongeant les voies. Ces dernières, sans hiérarchie, sont ondulées pour éviter la monotonie de l'espace urbain. Les flux doivent être séparés, et donc le piéton et le vélo doivent traverser les voies en prenant des tunnels ou des ponts.
- Les deux grands parcs linéaires sont le long de deux rivières et traversent l'ensemble de la ville. Ils sont reliés par le centre principal de la ville, qui est beaucoup moins important que dans les premières *New Towns*, et n'est plus attaché aux grandes infrastructures.
- Chaque îlot possède un centre soit secondaire soit local, tandis que les rues à l'intérieur de chaque îlot s'organisent librement de façon particulière par la suite.
- Les zones industrielles classiques sont réduites en raison du développement du secteur tertiaire.

« Conformément aux tendances actuelles, le plan directeur ne cherche pas à présenter la future ville nouvelle en détail. Mais les orientations générales qu'il propose permettent néanmoins d'imaginer ce qu'elle sera. L'aménagement doit laisser le maximum de liberté et de possibilités de modification et permettre des modes de vie très différents. Partant d'objectifs très généreux, et très généraux — possibilité et liberté de choix, mobilité, équilibre et diversité, participation effective de la population, efficacité et attractivité de la ville —, les auteurs ont déterminé le rythme de croissance souhaitable (plus de 3 000 logements par an) ; précisé les conditions d'accueil des futurs habitants et de création d'une vie sociale et défini un programme permanent pour tester les résultats obtenus.

L'aménagement spatial est, en fait, dicté par quelques options majeures. D'une part, un réseau de transport basé sur un maillage autoroutier rectangulaire (mailles de 1 km environ de côté et des transports en commun par autobus). D'autre part, le choix, après examen d'autres solutions du point de vue du trafic routier, d'une distribution très grande des activités (une douzaine de zones industrielles, plus les zones d'industries de service, un centre urbain principal et cinq centres secondaires), comme des zones de loisirs (guidées néanmoins par la topographie et notamment par les vallées), et des centres universitaires (trois, tous distincts). Tous ces choix contribueront à faire de Milton Keynes une ville « peu urbaine », vaste zone résidentielle, où le visiteur découvrira, presque au hasard, les zones d'activités les centres de commerces et de services, les équipements universitaires, les parcs et les terrains de sport. On peut craindre que, même si une telle ville correspond aux désirs de la majorité des ménages britanniques, elle manque de personnalité.

*L'excellent rapport du plan directeur étudie en détail les schémas d'implantation des écoles primaires et secondaires, des centres commerciaux de voisinage, les cheminements piétonniers par rapport à la maille autoroutière qui constitue l'ossature de la ville ».*⁸⁰⁶

3. La fabrication de la ville

3.1. La commande

⁸⁰⁶ MERLIN Pierre, *op.cit.*, pp.79, 81.

Le recensement de 1961 fait ressortir les deux obstacles les plus importants que les *New Towns* de la première génération n'ont pas réglé : la croissance incessante de la démographie et de l'emploi de Londres et de ses agglomérations ; et la croissance de l'emploi tertiaire qui compense la diminution de l'emploi industriel dans les villes britanniques. A partir de 1961 et pendant dix ans, les Britanniques recherchent la révision des doctrines politiques et d'aménagements, déjà entreprises pendant les quinze dernières années pour améliorer la planification économique et spatiale nationale, et la fondation des *New Towns*. Et pourtant, il faut savoir que de 1961 à 1964 – date où la première étude de planification révisée est publiée – il y a encore huit *New Towns* construites.

Ces réformes portent sur deux grandes politiques qui sont peut-être logiques :

- La création du Grand Londres (8.500.000 habitants, divisé en 32 municipalités et Londres, allant de 166000 à 340000 habitants chacune), administré par un conseil de cent membres élus qui ont des responsabilités importantes au niveau des ressources et de la gestion.
- La politique d'aménagement du territoire, commencée tout d'abord par le plan économique nationale vers 1970 (publiée en 1965), et ensuite par la création d'une commission nationale de planification et d'une commission de planification régionale dans chacune des régions économiques⁸⁰⁷.

Mais en réalité, la fondation de Milton Keynes est commandée par *the Buckinghamshire County Council* et *the Ministry of Housing and Local government*.

3.2. L'acte de naissance

- En 1937 : création de la commission royale, présidé par Sir Montague Barlow, qui se charge des études de la politique nationale d'aménagement du territoire.
- En 1938: adoption du « *Green Belt Act* ».
- En janvier 1940 : publication du Rapport Barlow, qui énonce les grandes lignes de cette politique.
- En 1942: création de *Ministry of Work and Planning*.
- En 1943: création de *Ministry of Town and Country Planning* (qui depuis 1951 est devenu *the Ministry of Housing and Local Government*).
- En 1945 : adoption d'une loi, qui réserve à *Board of Trade* la responsabilité principale dans les problèmes de localisation des emplois. La publication du rapport de la commission royale, présidé par Sir Patrick Abercrombie, « *Greater London Plan 1944* », dont l'objectif principal, au travers d'un plan radioconcentrique, est d'assurer le desserrement de la population par la création de nouvelles villes de taille moyenne (50.000 habitants environ).
- En 1946 : création de *New Towns Committee*. La création de la commission royale, présidée par Lord Reith, est chargée d'étudier les problèmes généraux posés par l'établissement, l'aménagement, l'organisation et l'administration des nouvelles villes dans le cadre d'une politique de décentralisation planifiée dans les zones urbaines congestionnées. Le Rapport Reith, publié en 1946, devait guider le gouvernement central à voter une loi sur les nouvelles villes.
- 1^{er} août 1946 : adoption de la loi « *New Town Act* » prévoit un mode de financement spécial et une autorité, le *development corporation*, chargé de concevoir et de réaliser chaque ville. *The Ministry of Town and Country Planning* se charge du contrôle de la construction des nouvelles villes, des plans d'aménagement prescrit pour chaque comté et chaque bourg-comté.

⁸⁰⁷ Les régions en Angleterre sont Nord-est, Nord-ouest, Yorkshire et Humber, Midlands de l'est, Midlands de l'Ouest, Est, Sud-est, Sud-ouest et Londres.

- Entre 1946 – 1961 : 25 *New Towns* sont créées en Grande-Bretagne, dont 8 autour de Londres, les autres se localisent dans le reste de l'Angleterre, du Pays de Galles et de l'Ecosse, dans le cadre de la première vague de fondation des *New Towns*.
- En 1961 : création de *Commission for New Towns* pour gérer les *development corporation*.
- Entre 1961-1972 : révision de la politique avec les nouvelles études de planification régionale, desquelles découle la création de la deuxième génération de *New Towns*, dont Milton Keynes dans le comté de Buckinghamshire.
- En 1962 : *Buckinghamshire County Council* évoque pour la première fois la possibilité de fonder un *New Town* au nord de Buckinghamshire, en perspective d'accueillir des immigrants venant des bourgs du sud de ce comté, ainsi que de Londres et de la région Sud-Est.
- En 1964 : *Ministry of Housing and Local Government* publie « *The South-East Study 1961-1981* », et évoque les possibilités de fonder des *New Towns*, dont une à proximité de Bletchley, dans le comté de Buckinghamshire, pour 250.000 habitants.
- En octobre 1965 : *Ministry of Housing and Local Government*, dans son étude: « *The Northampton, Bedford, North Bucks study* », confirme la faisabilité d'une *New Town*, pour 250.000 habitants, au nord de Buckinghamshire.
- En juin 1966 : *Ministry of Housing and Local Government* propose provisoirement un périmètre de 10.500 hectares.
- En 1966 : *Buckinghamshire County Council*, dans son étude « *North Bucks New City* » réalisé parallèlement de celle de *Ministry of Housing and Local Government*, désigne définitivement le périmètre de Milton Keynes, pour 250.000 habitants, entre Bletchley, Stony Stratford et Wolverton.
- En 1967: *Ministry of Housing and Local Government* désigne, selon le *New Towns Act*, la périmètre de 9.000 hectares, qui englobe les villes de Bletchley, Stony Stratford et Wolverton, ainsi que le nom de la *New Town* qui sera Milton Keynes, reprise du nom d'un village situé dans le site.
- En mai 1967 : *Milton Keynes Development Corporation* est établie, présidée par Lord Campbell of Eskan (1967-1983). Ses missions sont de préparer les études, de sélectionner la maîtrise d'œuvre, dont l'équipe de Llewelyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker and Bor, de diriger la construction de la ville.
- En novembre 1967 : *South East Economic Planning Council* insère dans son étude : « *A Strategy for the South East* », la localisation de Milton Keynes dans le corridor de croissance de nord-est de Londres.
- En décembre 1967 : les études d'aménagement sont commencées.
- Pendant l'année 1968 : la maîtrise d'œuvre, en coopération avec *the development corporation, the County Council*, les autorités locaux du site et le gouvernement central, prépare un « *Interim Report* ».
- En février 1969 : la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage publie : « *Milton Keynes Plan : Interim Report to the Milton Keynes Development Corporation* », qui forme la base pour établir les plans d'aménagement et d'urbanisme de la ville : « *Plan for Milton Keynes* ».
- En 1970 : les premiers logements sont construits.
- En 1992 : le gouvernement britannique a dissous *the Milton Keynes Development Corporation* et transféré la gestion de cette *New Town* à la *Commission for New Towns* et finalement à *English Partnerships*.

3.3. Les acteurs

- Les commissions royales de Barlow, de Abercrombie, de Reith.
- *The Ministry of Housing and Local Government*.
- *The Commission for the New Towns*.
- *The Economic Affairs Department*.
- *The South East Economic Planning Council*.

- *The Treasury*.
- *The Buckinghamshire County Council* et les autres collectivités locales.
- *The Milton Keynes Development Corporation*.
- Lord Campbell of Eskan, président de *Milton Keynes Development Corporation*, pendant près de 20 ans.
- Toutes ces *New Towns* sont confiées aux agences d'urbanisme privées, généralement très réputées, par *the Ministry of Housing and Local Government* et par les collectivités locales pour élaborer des plans directeurs et des plans d'urbanisme. Le plan d'urbanisme de Milton Keynes est conçu par l'équipe d'urbanistes : Llewelyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker and Bor.
- Walker Derek, l'Architecte-Urbaniste en Chef du chantier de Milton Keynes de 1970 à 1976, a ensuite exercé son métier d'architecte – consultant pendant cinq ans pour plusieurs projets à Milton Keynes, donc le Centre commercial de Milton Keynes au centre de la ville.

3.4. Les phases de la construction

La construction dure une trentaine d'années, jusqu'à la fin du XXe siècle. Les deux premières tranches sont prévues pour 5 et 10 ans.

3.5. Le financement

La construction de la nouvelle ville est assurée par un crédit très favorable donné par le Trésor public, sur une durée de remboursement de 60 ans.

4. La valeur de la ville

En référence aux patrimoines urbains modernes, telles que les Cités-jardins, Le Corbusier ou Weber, Milton Keynes est délibérée, tournée vers une « ville évolutive » intégrée des éléments existants, et se différencie du modèle de la « ville finie », conçu pour les *New Towns* de la première génération. Elle s'adapte aussi une autre mode de vie, celui imposée par l'utilisation de l'automobile et par les emplois tertiaires. Cette adaptation est assurée par un maillage de voirie régulier, correspondant à la topographie du lieu d'implantation. Cependant, les critiques sur le maillage portent sur trois points principaux :

- le maillage de route est surdimensionné ;
- le paysage du maillage de route est monotone ;
- les ronds-points en série et les détours occasionnés sont désagréables.

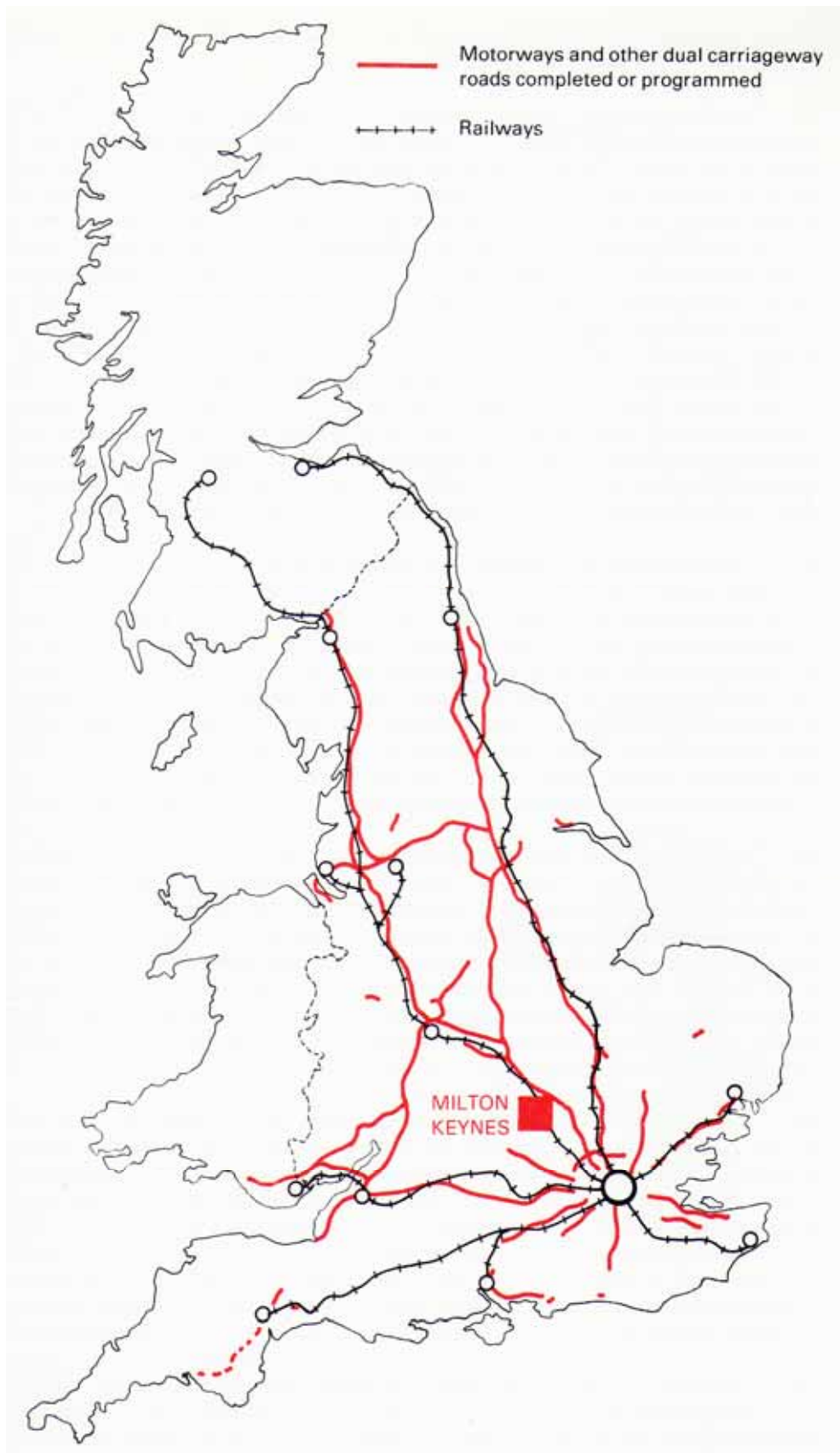
- | | | | |
|-------------------|-------------------|----------------|------------------|
| 1 BASILDON | 7 STEVENAGE | 13 RUNCORN | 19 EAST KILBRIDE |
| 2 BRACKNELL | 8 WELWYN GARDEN | 14 REDDITCH | 20 GLENROTHES |
| 3 GRAWLEY | 9 NEWTON AYCLIFFE | 15 TELFORD | 21 LIVINGSTON |
| 4 HARLOW | 10 WASHINGTON | 16 CORBY | 22 IRVINE |
| 5 HATFIELD | 11 PETERLEE | 17 CWMBRAN | 23 MILTON KEYNES |
| 6 HEMEL HEMPSTEAD | 12 SKELMERSDALE | 18 CUMBERNAULD | 24 NORTHAMPTON |
| | | | 25 PETERBOROUGH |

L'administration de Crawley*, Hemel Hempstead Hatfield, et Welwyn Garden City*, a été remise entre les mains de la commission des villes nouvelles.



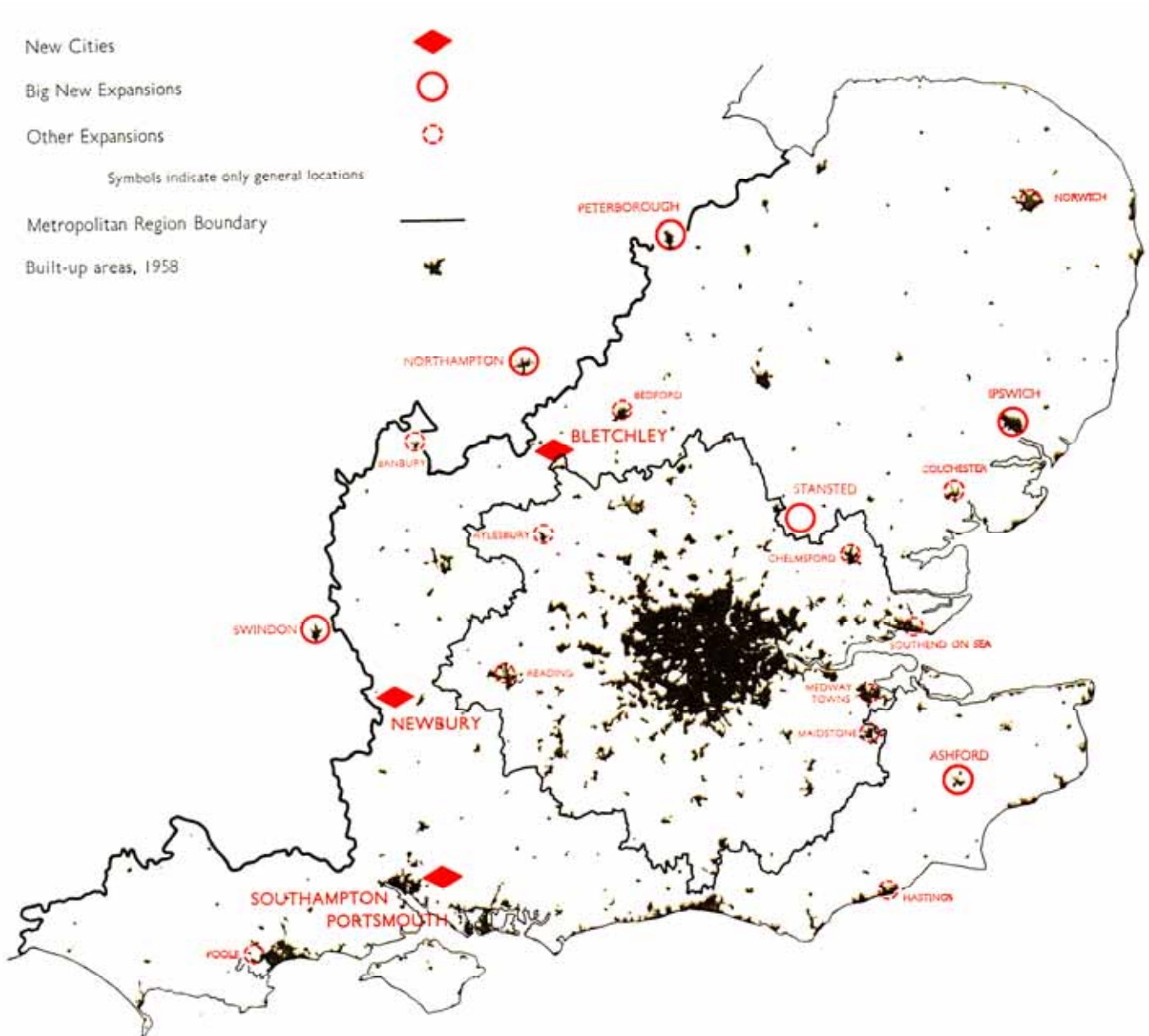
II.5-1. Modernisation du territoire en Grande-Bretagne : planification des *New Towns* par rapport aux villes existantes.

Source : MERLIN Pierre, *Les villes nouvelles*, éd. PUF, Paris, 1969, p. 74.



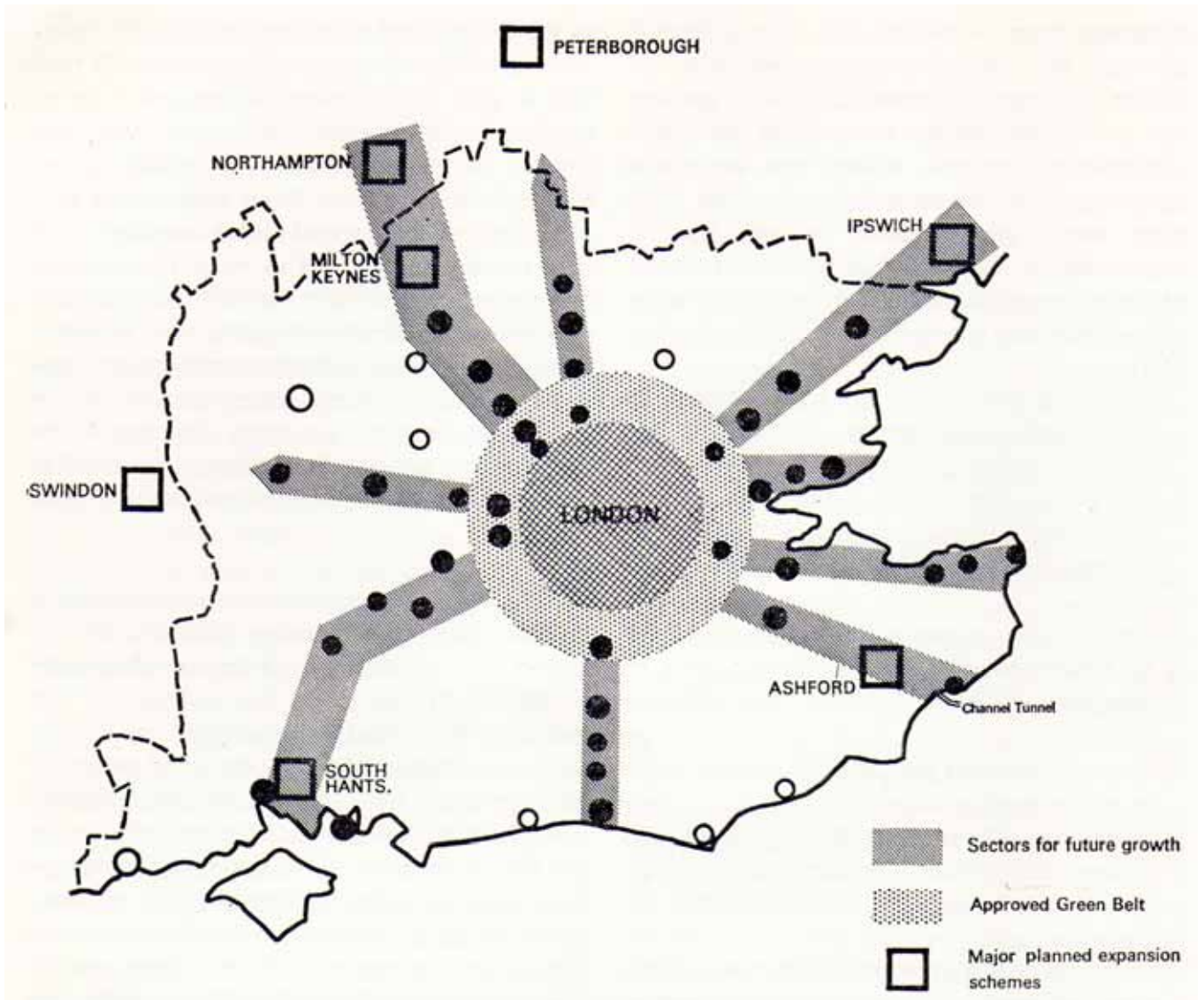
II.5-2. Modernisation du territoire en Grande-Bretagne : position de Milton Keynes par rapport aux axes de communications nationaux, 1970.

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.2, p. 93.



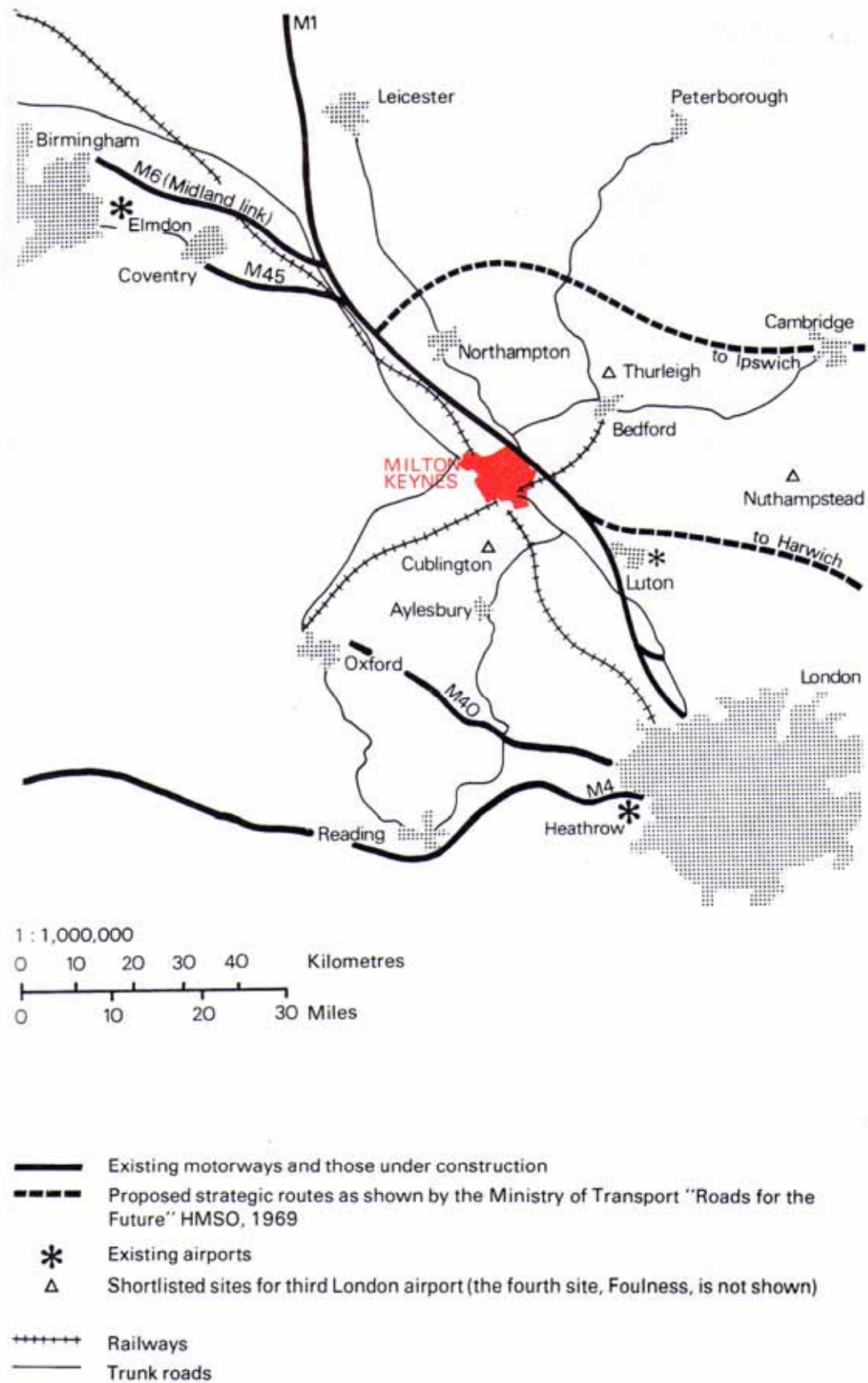
II.5-3. Planification spatiale : localisation éventuelle de trois *New Towns* de la région Sud-Est, dont la North Bucks près de Bletchley qui deviendra Milton Keynes, 1964.

Source: Ministry of Housing and Local Government, *The South East Study, 1961-1981*, H.M.S.O, London, 1964, p. 70.



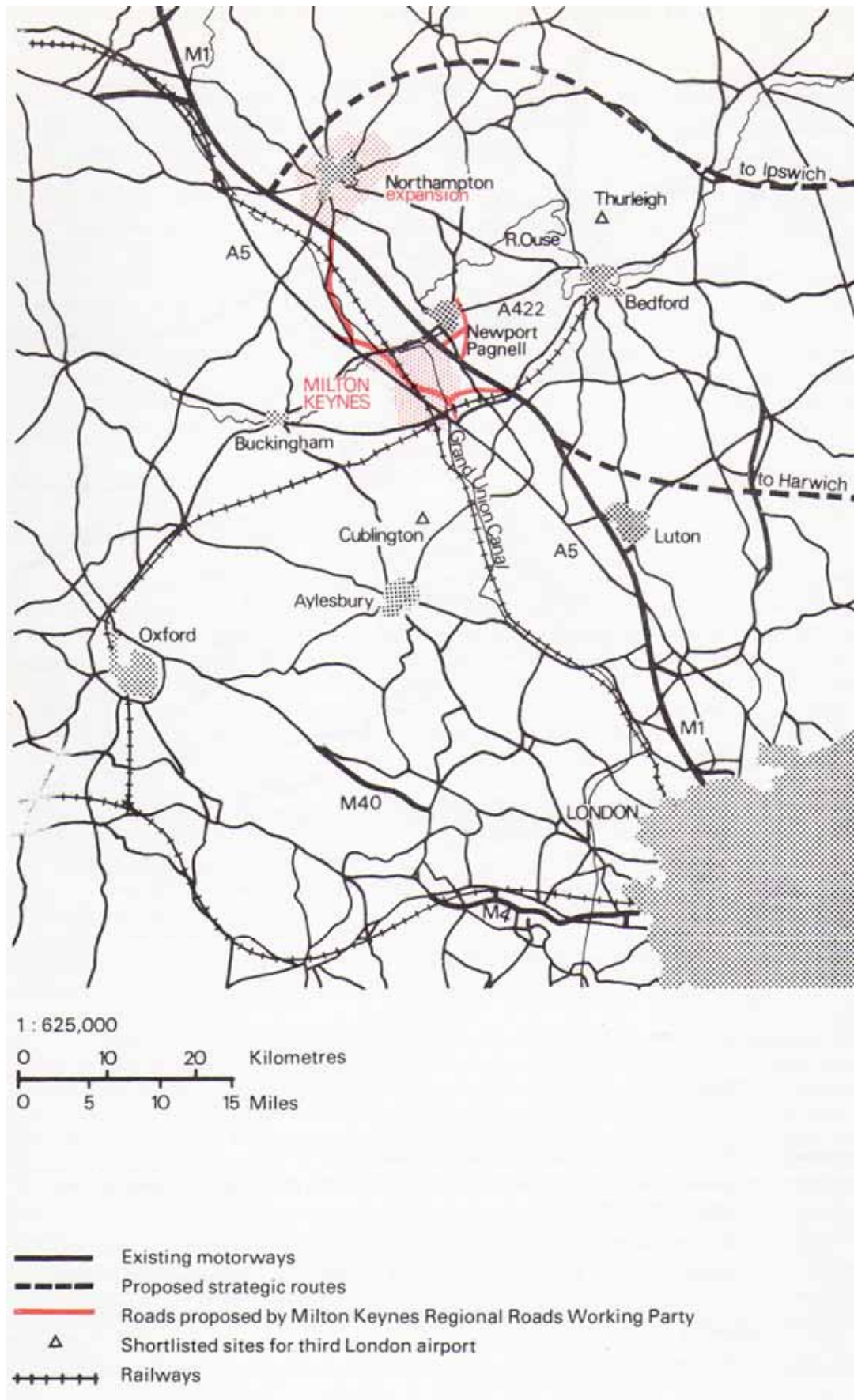
II.5-4. Planification économique : insertion de Milton Keynes dans le plus important corridor de croissance de la région urbaine de Londres, 1967.

Source: South East Economic Planning Council, *A Strategy for the South East*, éd. HMSO, London, 1967, p. 8.



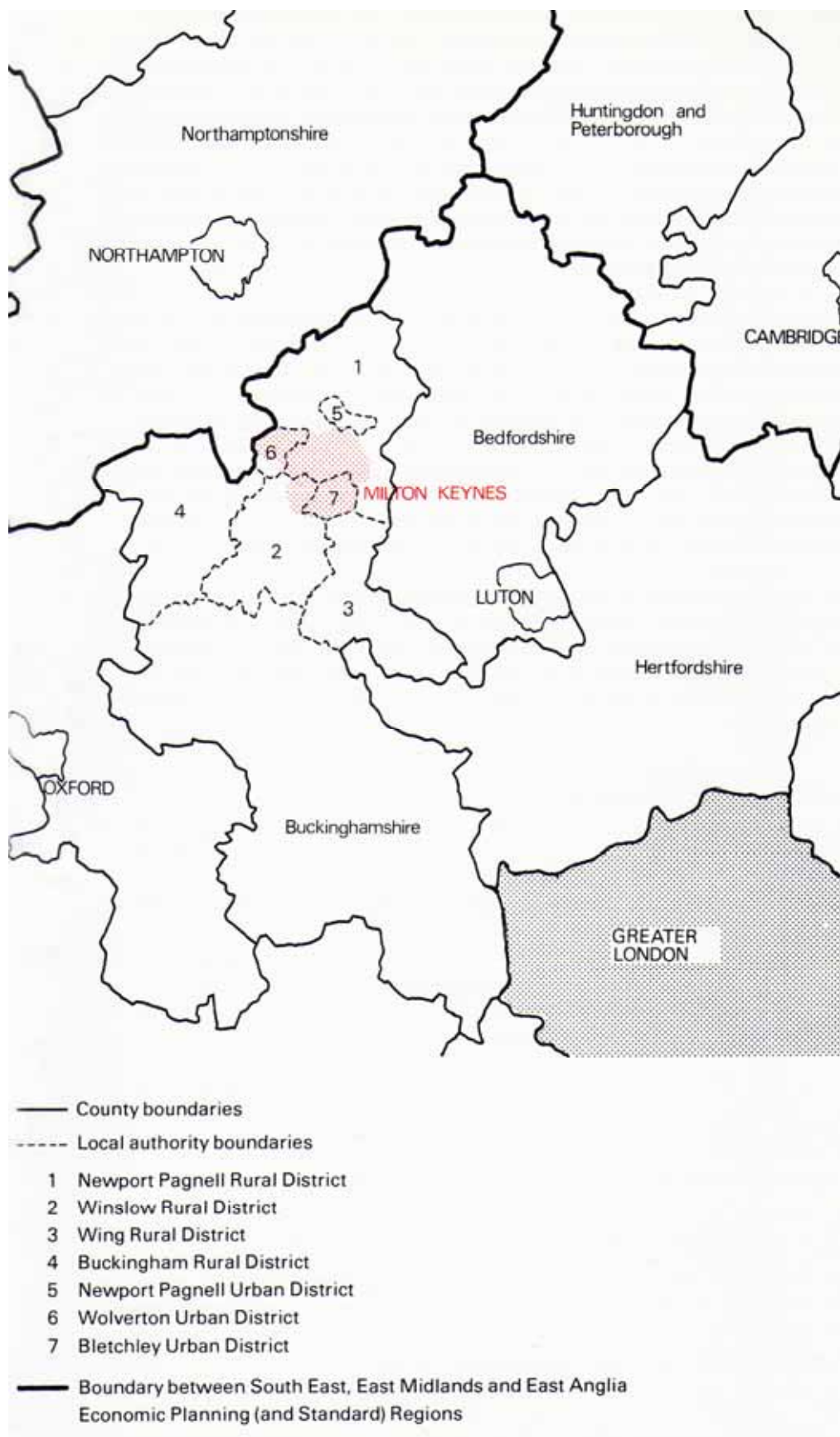
II.5-5. Situation de Milton Keynes dans l'armature urbaine de Londres – Birmingham.

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.1, p. 5.



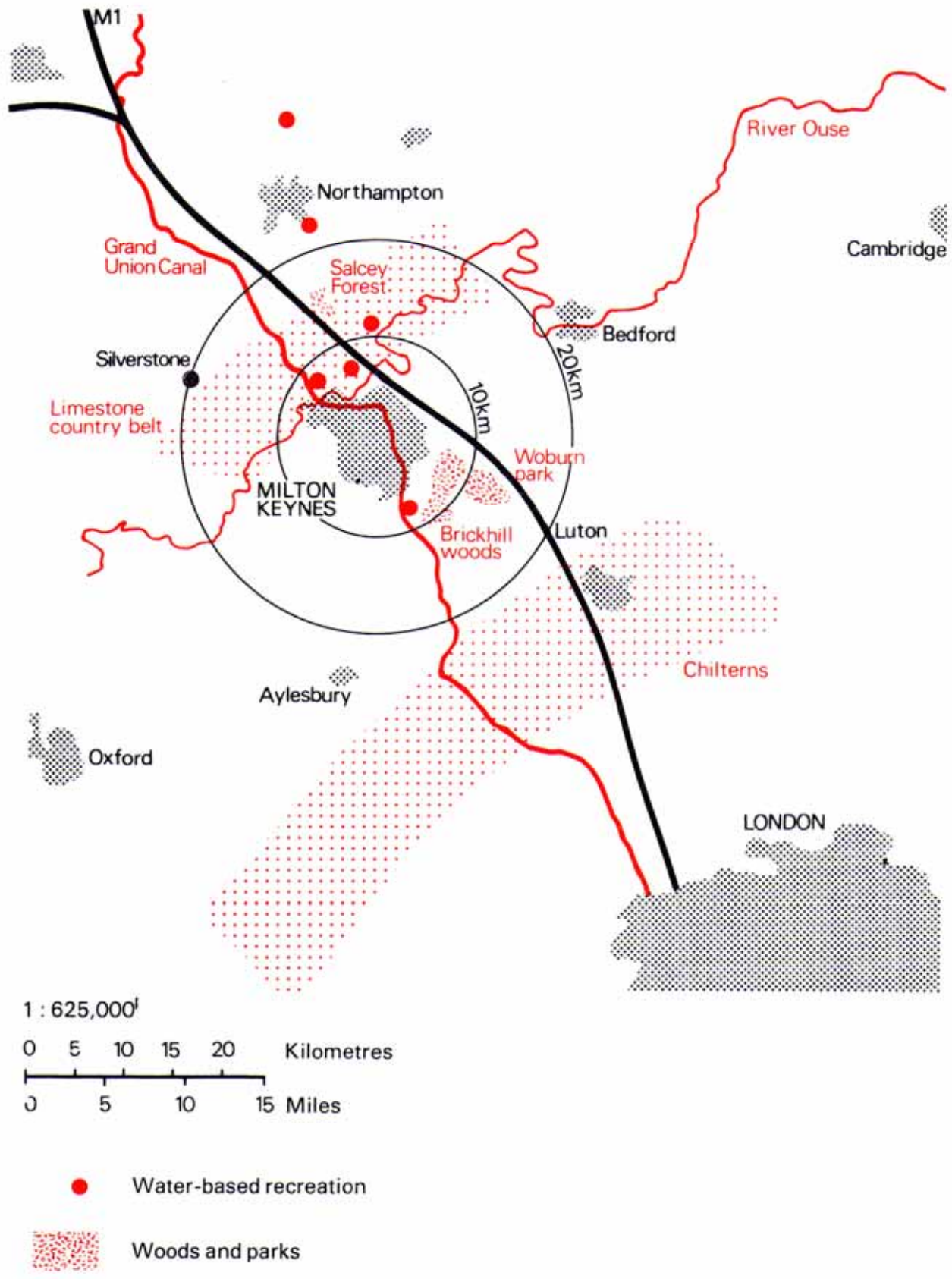
II.5-6. Situation de Milton Keynes dans l'armature urbaine régionale londonienne.

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.1, p. 6.



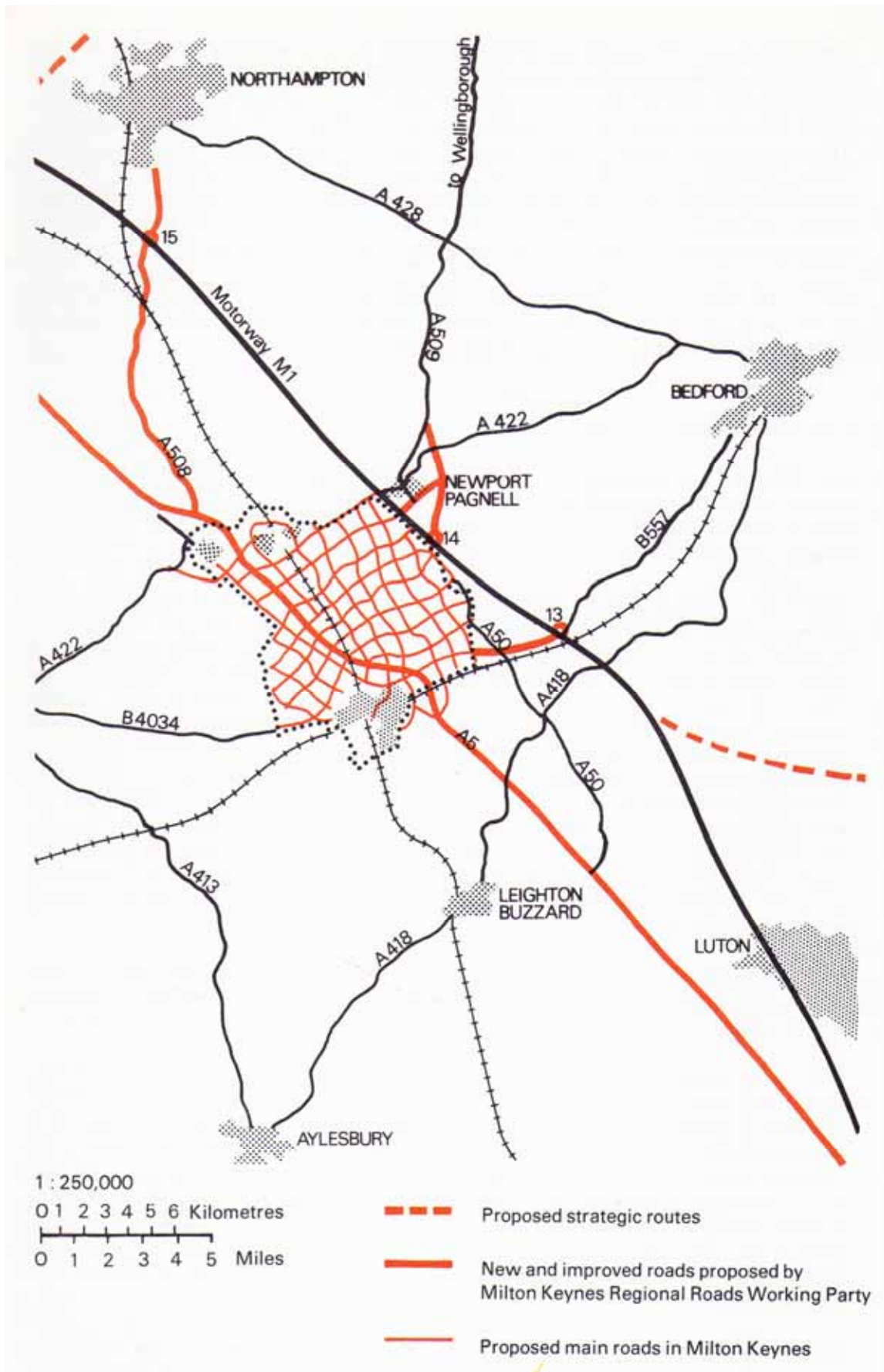
II.5-7. Délimitation administrative de Milton Keynes.

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.2, p. 95.



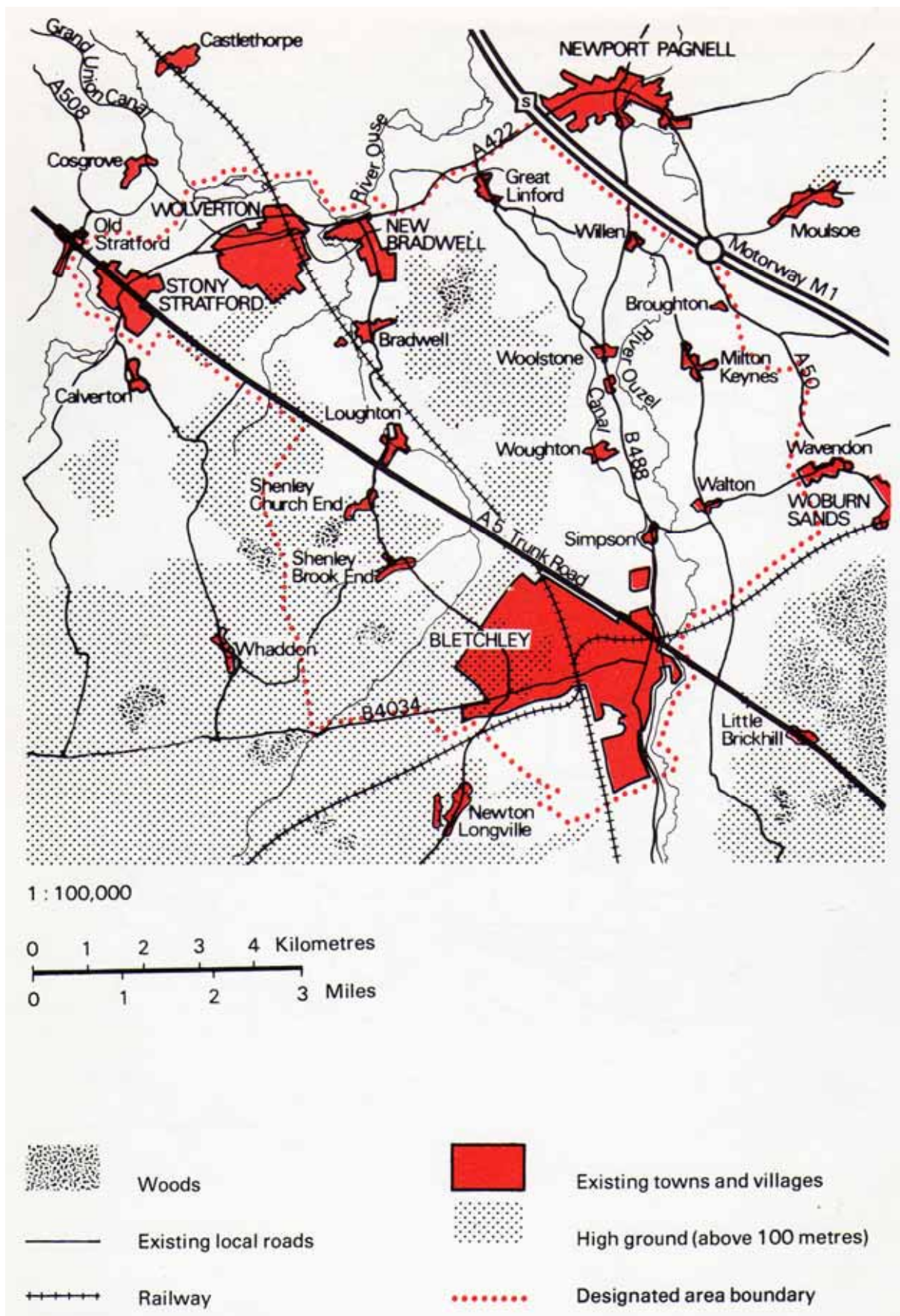
II.5-8. Principaux sites naturels pour les loisirs de plein air aux alentours de Milton Keynes.

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.2, p. 65.



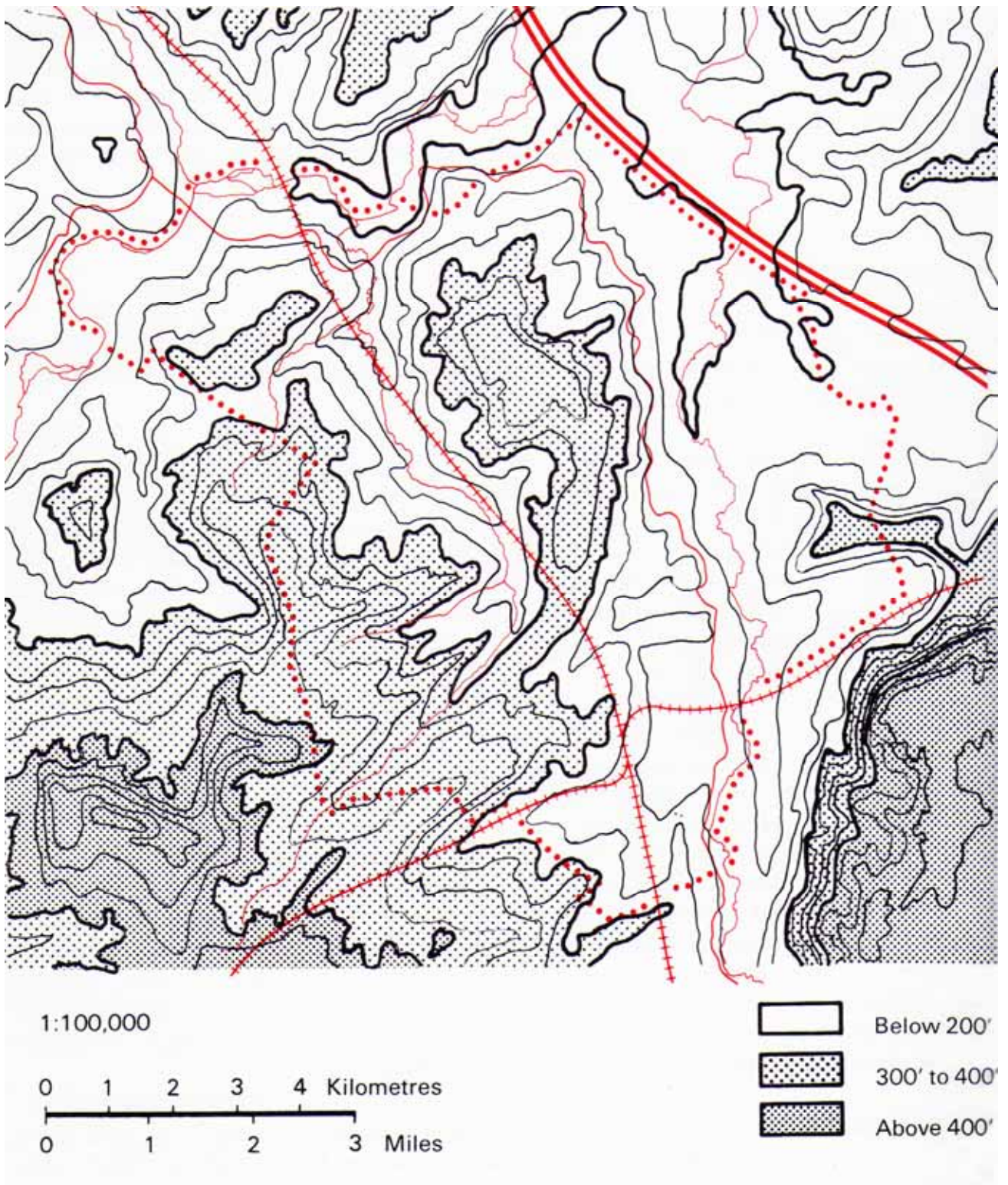
II.5-9. Réseaux d'infrastructures régionaux, 1970.

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.1, p. 32.



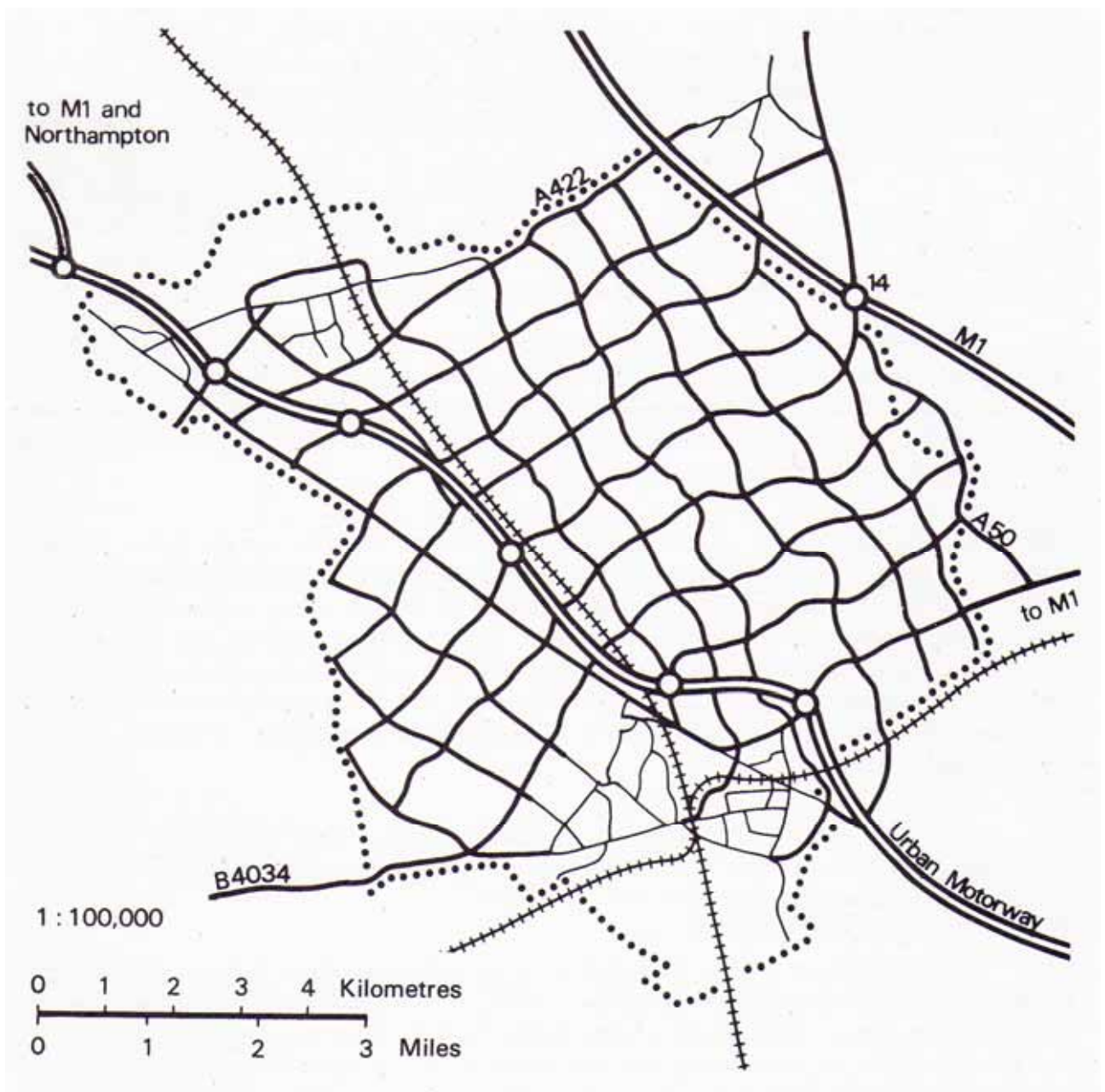
II. 5-10. Périmètre du site de Milton Keynes et les éléments existants.

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.1, p. 8.



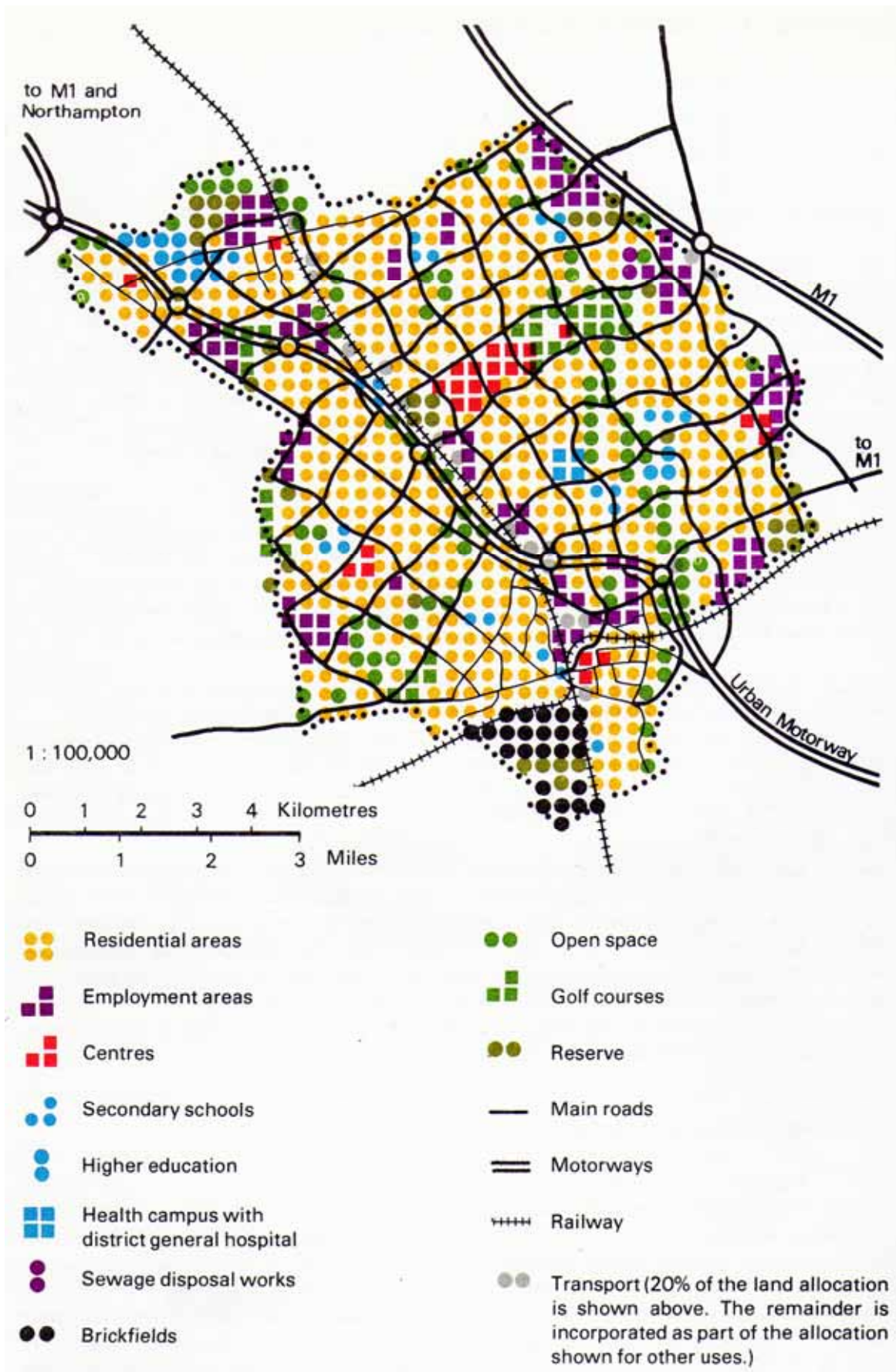
II.5-11. Topographie du site de Milton Keynes.

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.1, p. 106.



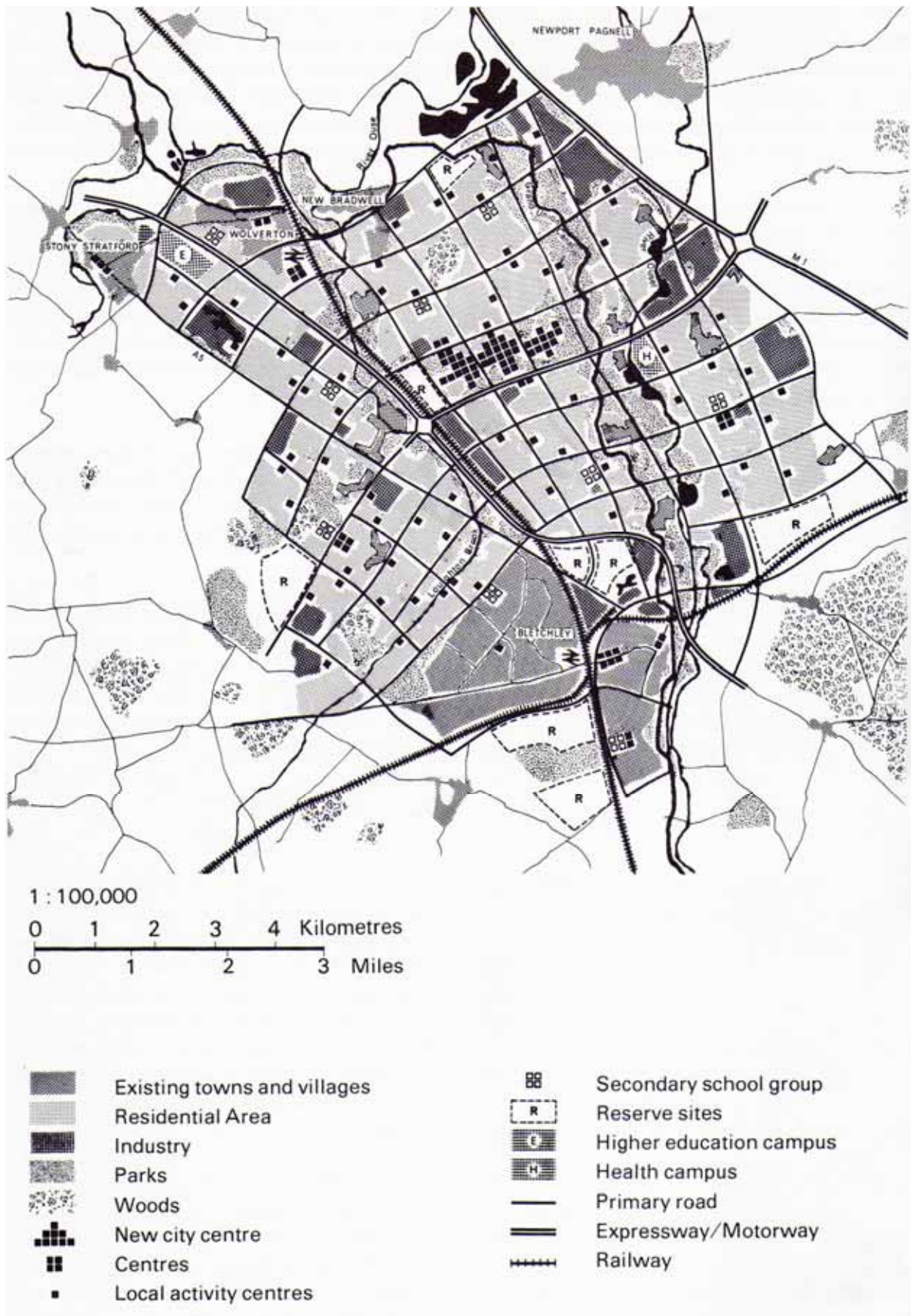
II.5-12. Réseaux de voiries principales en maillage forment de grands îlots analogues de 1 km².

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.1, p. 34.



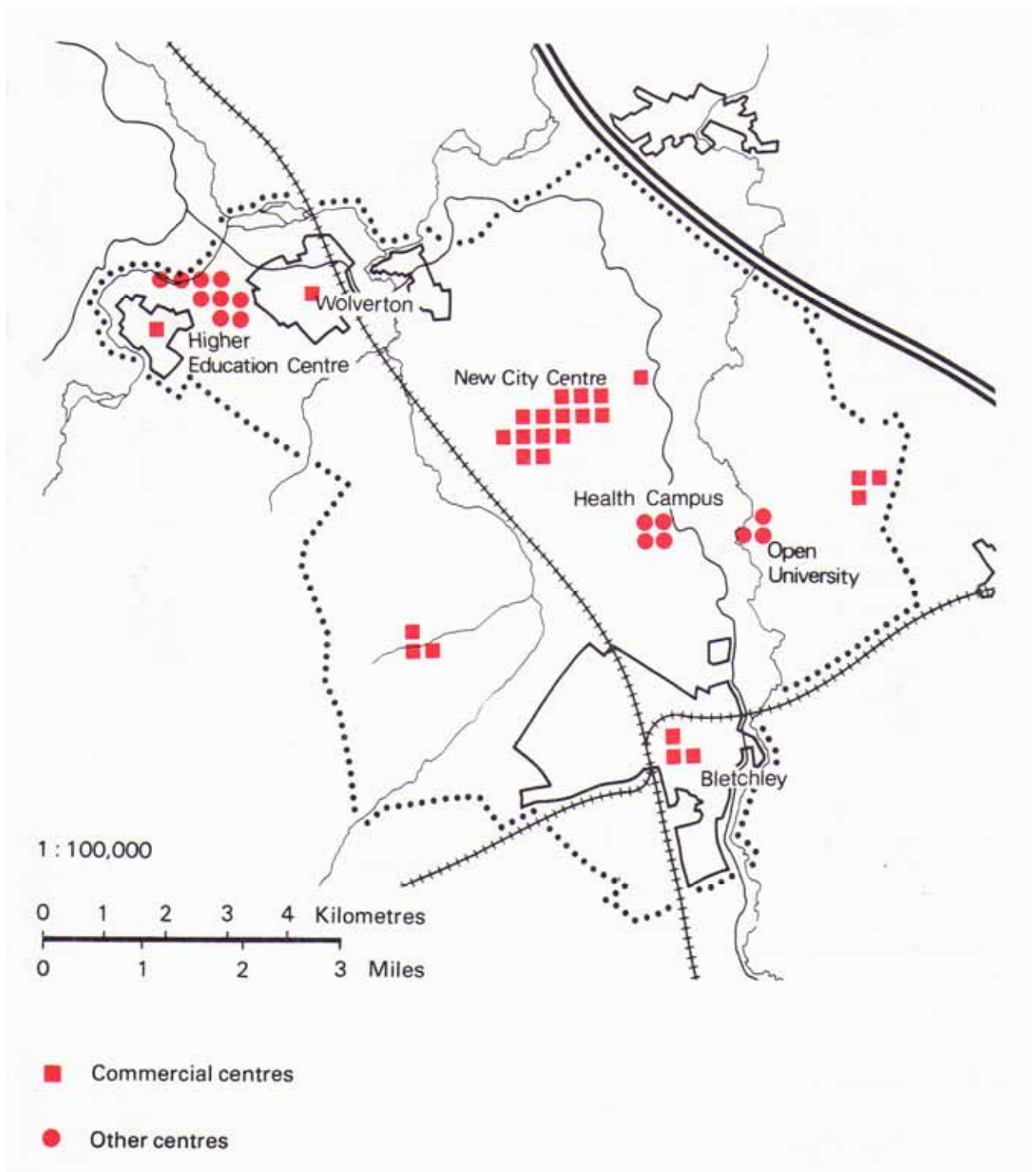
II.5-13. Plan stratégique de développement.

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.1, p. 24.



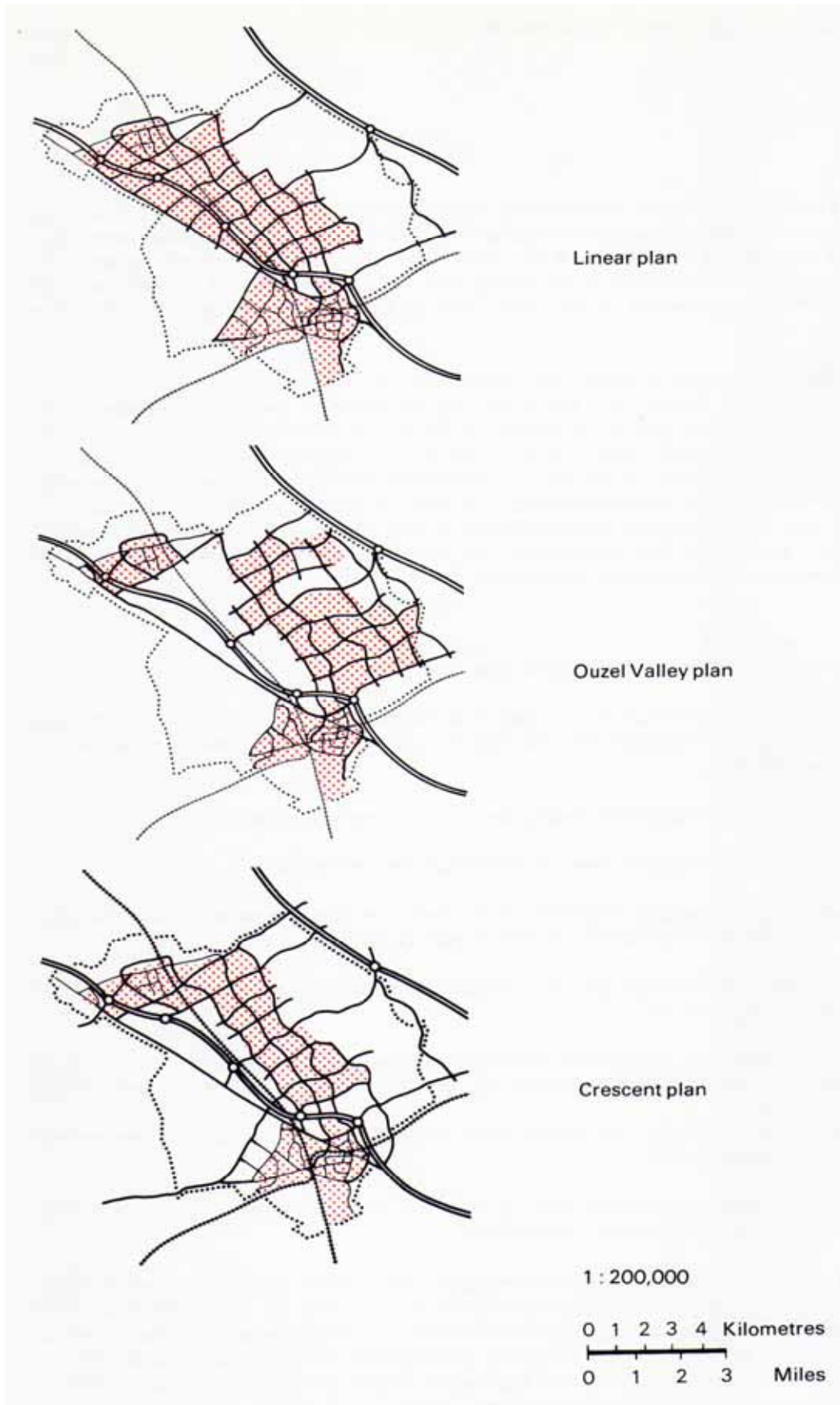
II.5-14. Plan d'urbanisme de Milton Keynes.

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.2, p. 108.



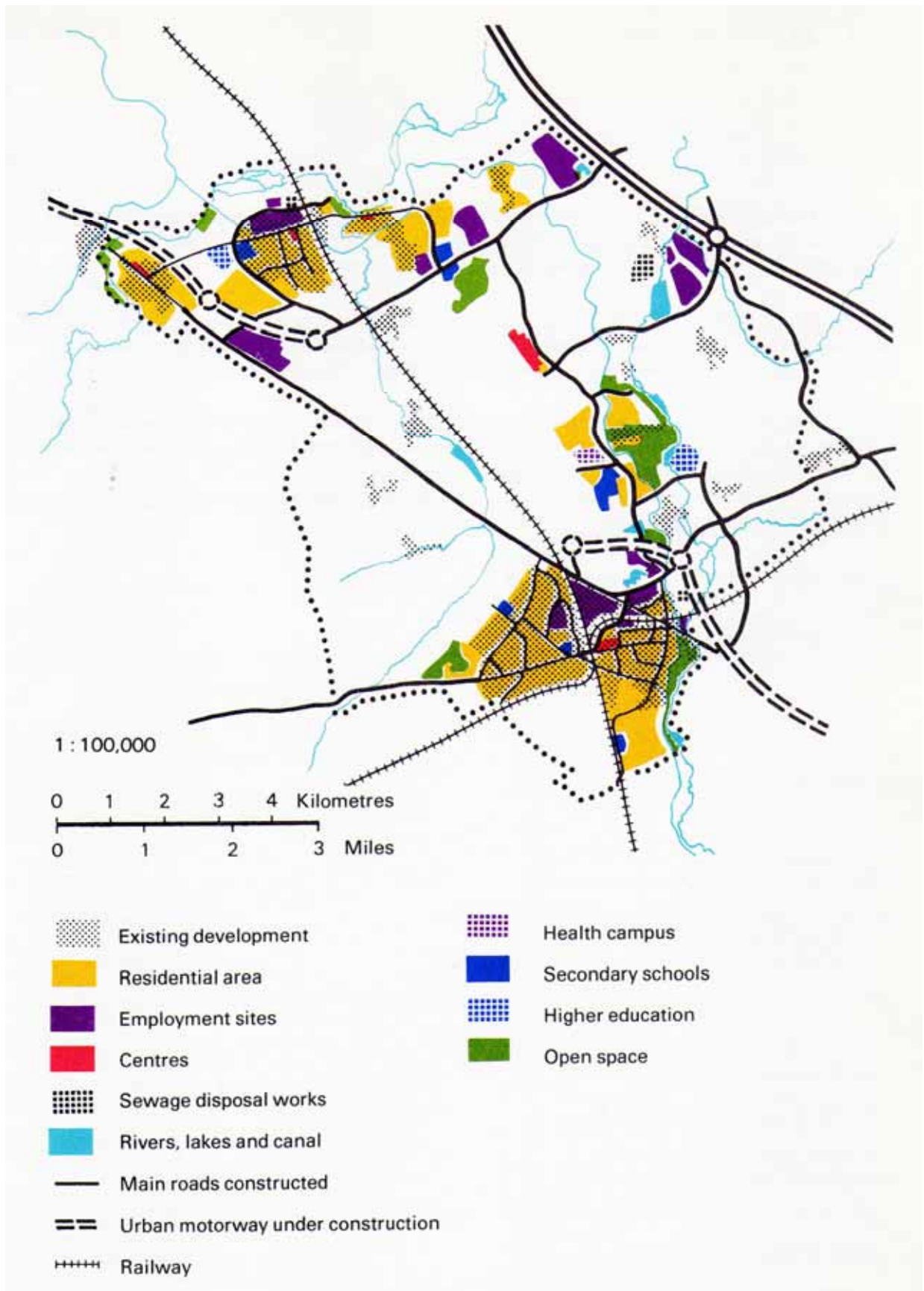
II.5-15. Disposition des centres urbains de Milton Keynes.

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.1, p. 29.



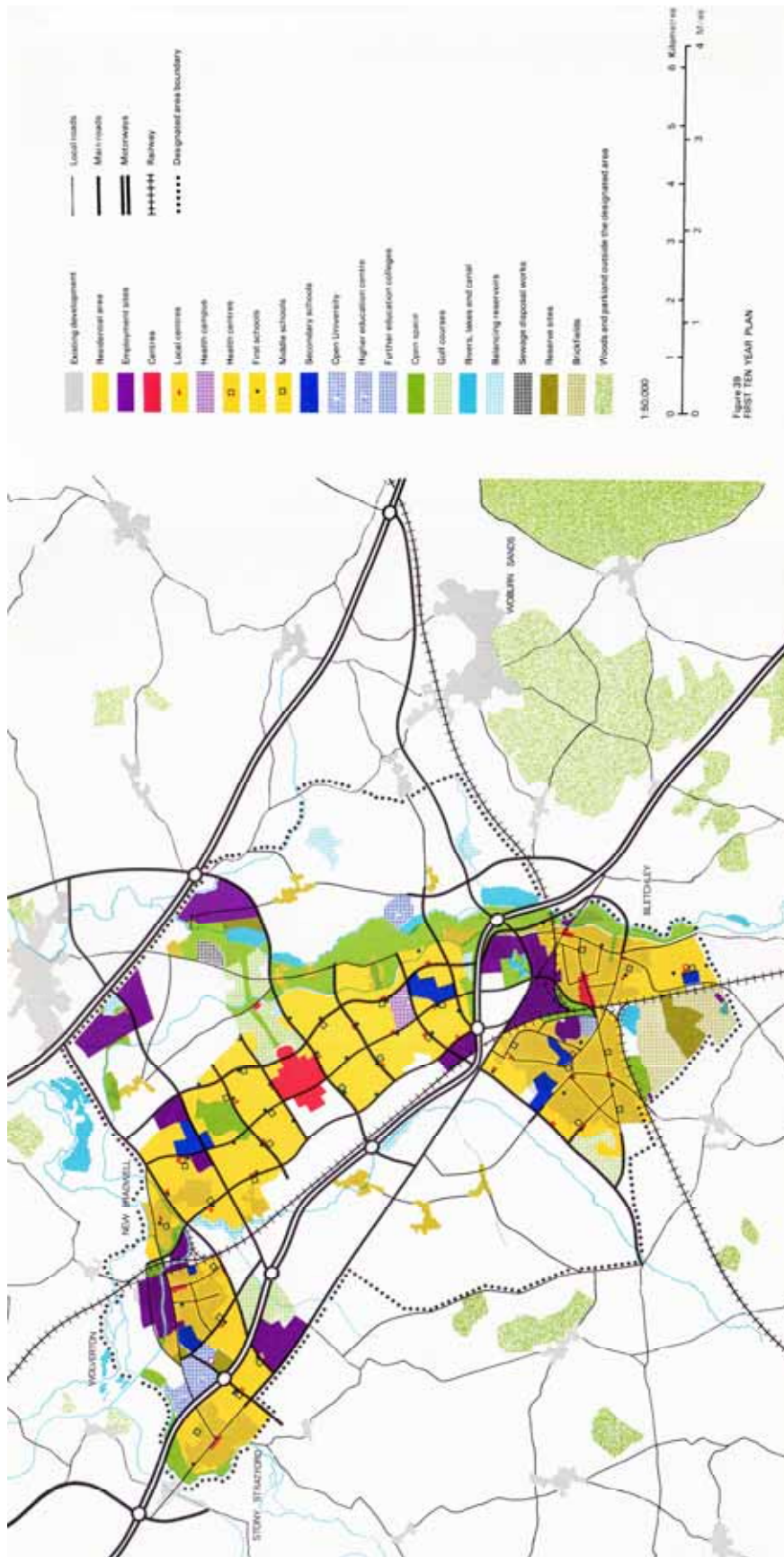
II.5-16. Scénarios différents pour le développement de Milton Keynes pendant les dix premières années.

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.1, p. 76.



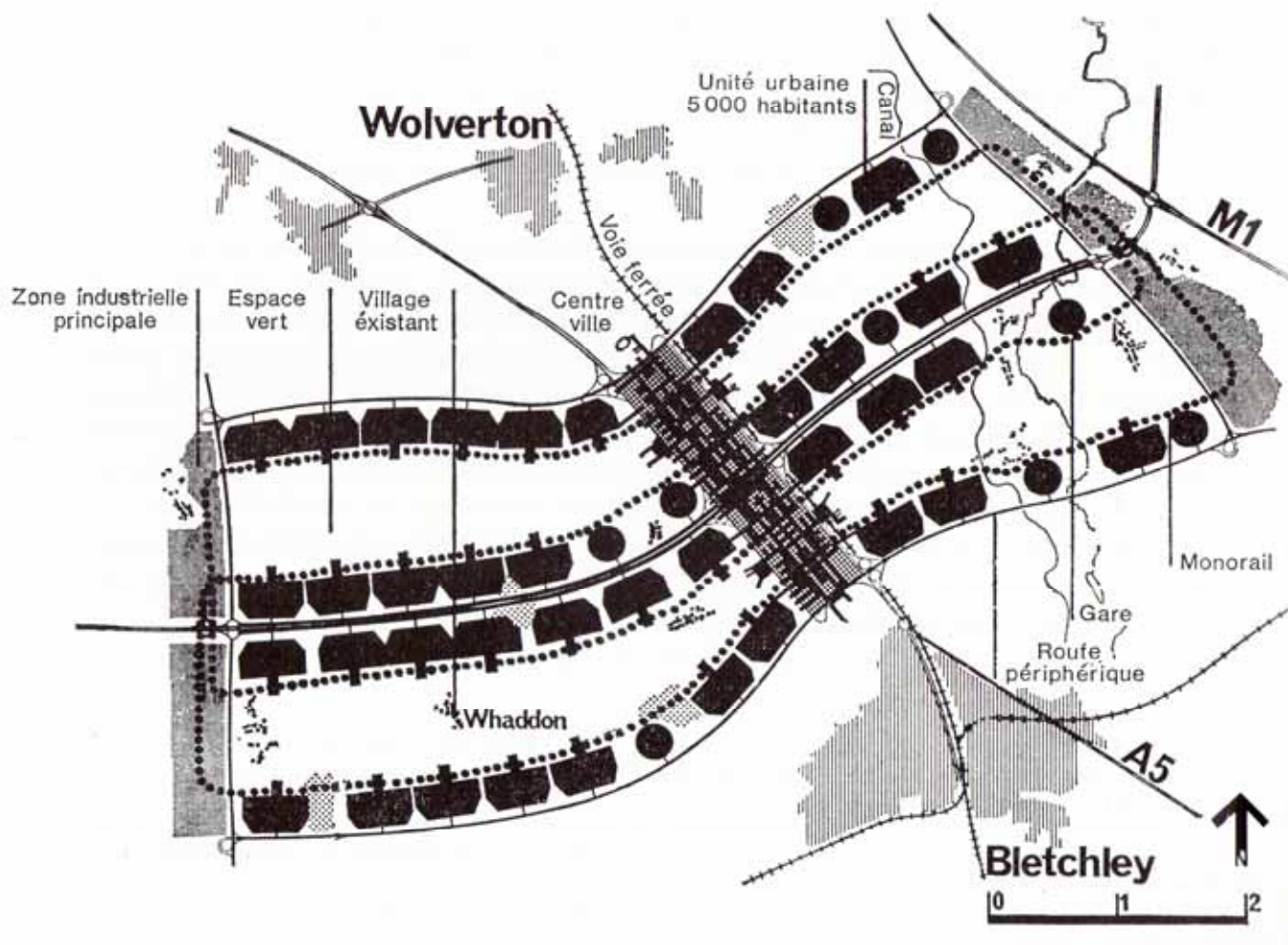
II.5-17. Objectifs à atteindre durant les cinq premières années.

Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.1, p. 83.



II.5-18. Objectifs à atteindre durant les dix premières années.

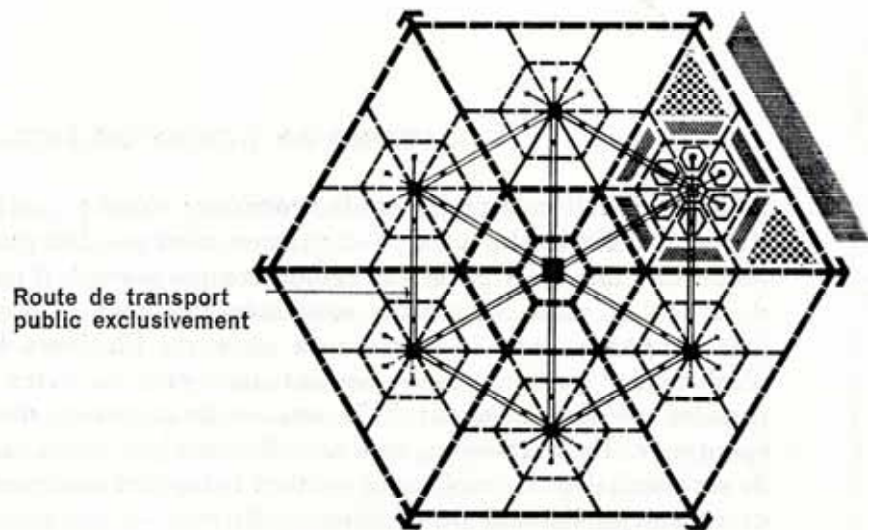
Source: LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, vol.1.



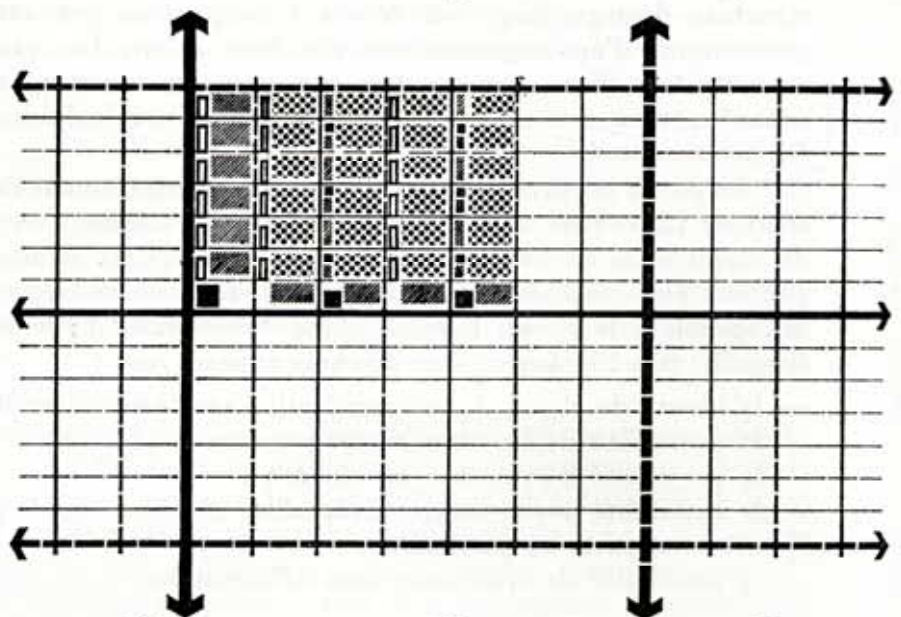
II.5-19. Plan linéaire de Milton Keynes, selon l'étude pour le choix de la localisation précise de cette *New Town* effectuée par Buckinghamshire County Council, 1967.

Source : MERLIN Pierre, *Les villes nouvelles*, éd. PUF, Paris, 1969, p. 78.

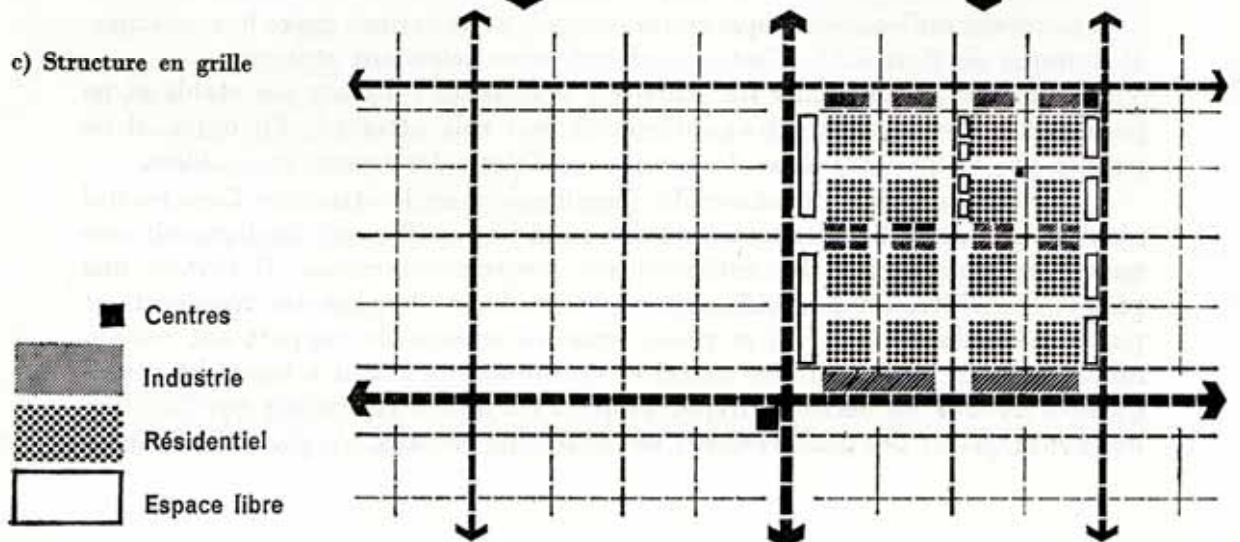
a) Structures centripètes



b) Grille directionnelle

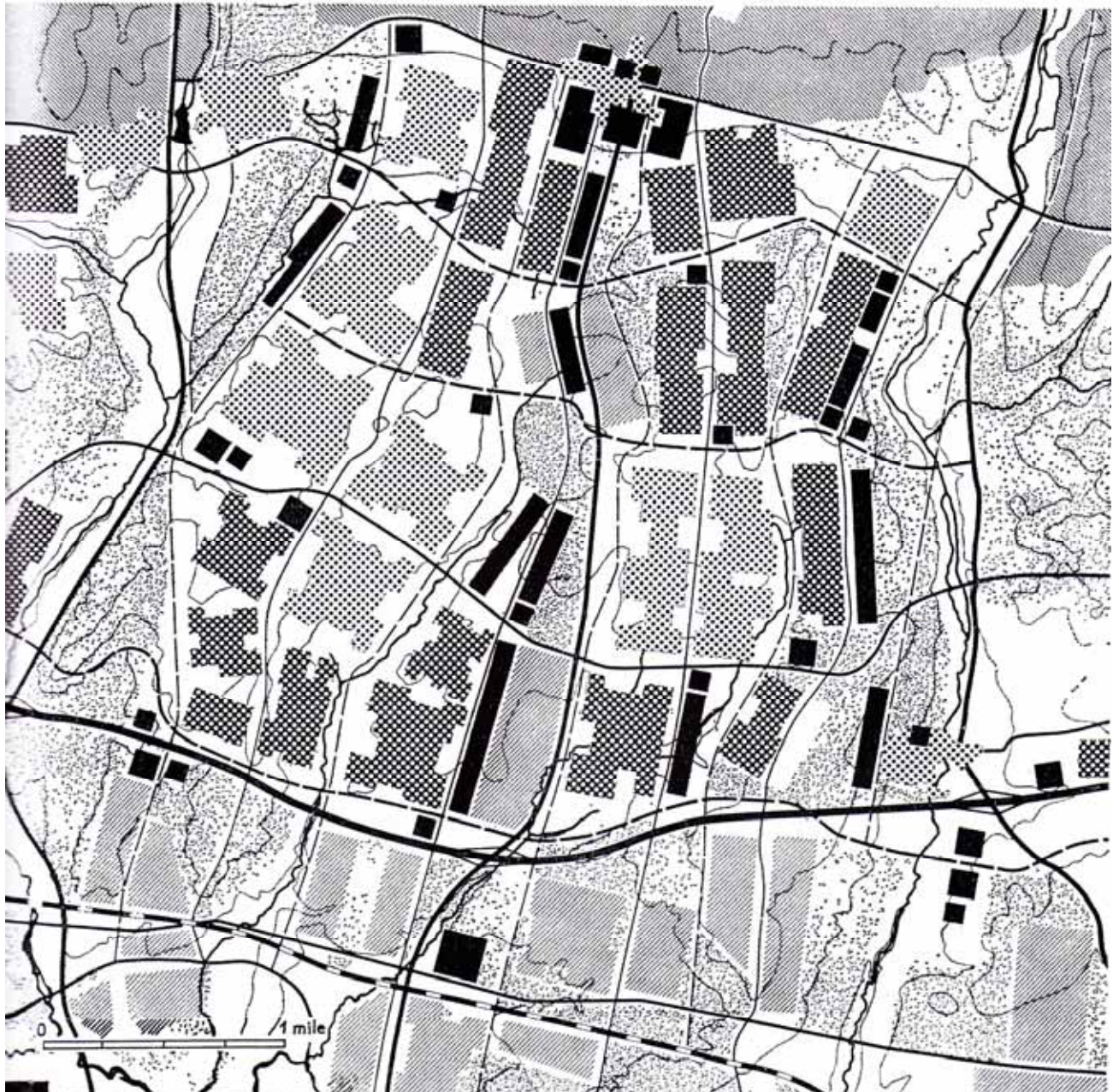
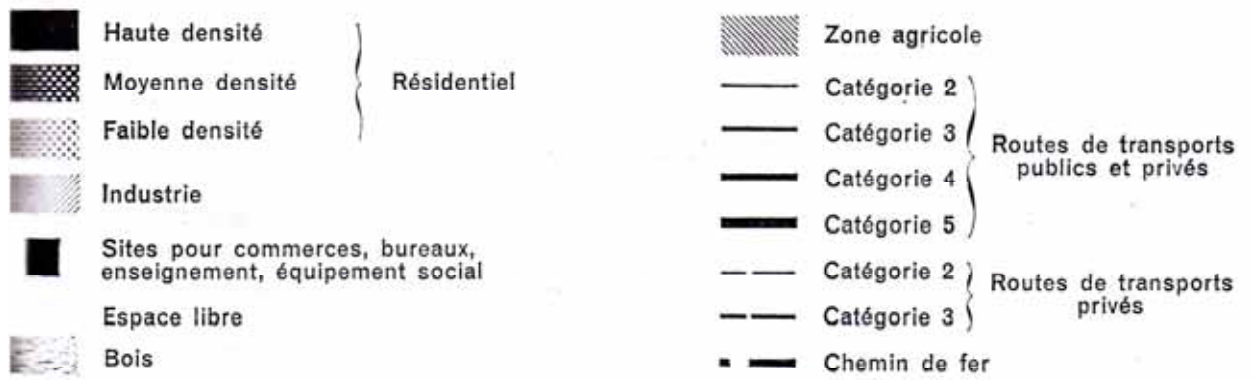


c) Structure en grille



II.5-20. Etudes théoriques pour la *New Town* entre Southampton et Portsmouth : trois modèles possibles pour la structure de la voirie urbaine.

Source : MERLIN Pierre, *Les villes nouvelles*, éd. PUF, Paris, 1969, p. 72.



II.5-21. Etudes théoriques pour la *New Town* entre Southampton et Portsmouth : essai du modèle de « grille directionnelle » sur le site réel.

Source : MERLIN Pierre, *Les villes nouvelles*, éd. PUF, Paris, 1969, p. 73.

6. Magnitogorsk, ex-URSS

Le symbole de la « Construction du Socialisme », réalisé avec la méthode du Plan quinquennal, assuré par le moyen de la *superindustrialisation*, cette ville de fondation est le plus grandiose et le plus important complexe métallurgique soviétique, mais au modèle des « villes patronales » de Gary dans l'Indiana et de Pittsburgh dans la Pennsylvanie aux Etats-Unis.

1. Le lieu – le site

1.1. La localisation

Magnitogorsk (en russe : *Магнитогорск*, c'est-à-dire la *ville de Montagne d'aimant* ou the *Magnet-mountain city*) est une ville de l'industrie - minière sibérienne, et un des plus grands combinats métallurgiques de l'URSS. Magnitogorsk a été nommée d'après la montagne Magnitaïa, qui est l'origine de la fondation de la ville, grâce à ses mines de fer de haute qualité. Appartenant à l'*oblast* de Tcheliabinsk⁸⁰⁸, Magnitogorsk est située à 250 km au sud-ouest de Tcheliabinsk, la capitale de cet *oblast*, à proximité immédiate de la frontière avec la République de Bachkirie (un Etat de la Fédération de Russie) à l'ouest, et non loin de la frontière avec l'*oblast* d'Orenbourg au sud et du Kazakhstan à l'est. La ville s'étend le long du fleuve Oural, sur la rive est se positionne le complexe métallurgique et sur la rive ouest, la ville proprement dite. Tcheliabinsk, une jonction ferrée du tronçon nord du chemin de fer Transsibérien⁸⁰⁹, devient un centre d'industrie lourde civile et militaire important pendant l'industrialisation soviétique des années 1930 et pendant la Deuxième guerre mondiale.

Malgré des tentatives pour fabriquer en masse des automobiles personnels, grâce à la coopération étroite entre le régime soviétique et les firmes capitalistes, sous Staline en 1929 et sous Brejnev en 1966⁸¹⁰, mais avec la domination économique et idéologique de l'industrie lourde, le chemin de fer (avec la voie fluviale) reste le premier moyen de transport sous le régime soviétique. La distance routière entre Magnitogorsk et Tcheliabinsk est de 350 km. Depuis Magnitogorsk, prendre la P-360 ensuite changer pour la M-36 à Yuzhnouralsk. Les distances routières entre Magnitogorsk et Moscou, Saint-Pétersbourg, Novossibirsk, sont respectivement de 2.200, 2.368 et 1.900 km. Le chemin de fer entre Magnitogorsk et Tcheliabinsk a 417 km de long, en passant par Kartaly et Troïtsk, c'est la première voie qui reliait le site au reste du pays. On peut rejoindre Tcheliabinsk par l'autre voie ferrée plus longue, en changeant à Boloretzk et en passant par Zlatooust, et aussi par cette ligne, on rejoint Oufa, capitale de la République de Bachkirie, au bord du Transsibérien. Les distances

⁸⁰⁸ L'*oblast* est un type d'unités administratives équivalent à une province. L'*oblast* de Tcheliabinsk se trouve au sud du massif de l'Oural, dans l'est de la plaine de Sibérie, à la frontière avec Kazakhstan.

⁸⁰⁹ Fondée en 1781 à partir de la forteresse Tcheliaba (fondée en 1736), au début du XXe siècle, Tcheliabinsk était une base pour la construction du Transsibérien, le chemin de fer relie Moscou et Saint-Pétersbourg à Vladivostok sur 9238 kilomètres, avec plus de 990 gares et 7 fuseaux horaires, pour un voyage d'une semaine. Le Transsibérien relie la majorité de la population et les villes capitales (qui sont aussi les centres miniers-industriels lourds) des *oblasts*. La plupart de ces villes sont des *villes de fondation*, créés à partir d'une forteresse, comme Tioumen : 1^{ère} ville sibérienne, Novossibirsk : 3^{ème} grande ville de la Russie. Comme dans les autres pays-continentaux où le chemin de fer transversal est le moyen essentiel de développer et de contrôler l'immense territoire, tel le *First Transcontinental Railroad* des Etats-Unis, le *Transcontinental canadien*, le Transsibérien a été construit entre 1888 et 1916, sous le règne des tsars Alexandre III et Nicolas II.

⁸¹⁰ Ces coopérations font naître deux grands constructeurs automobiles dans le monde. Le GAZ (créé grâce au transfert de technologie et de fordisme) réplique le modèle Ford A et Ford AA (sous les noms de GAZ A et GAZ AA), les voitures militaires, la Jeep et la Chevrolet. Après guerre, il fabrique son propre modèle, la Volga. Le VAZ (ses immenses usines reproduites au modèle de celles de Mirafiori à Turin) est installée dans la ville de Togliatti, qui est créée entièrement sur un site vierge pour cette occasion. Il réplique le modèle Fiat 124 sous le nom de Jigouli et ensuite de Lada.

ferroviaires entre Tcheliabinsk et Moscou, Saint-Pétersbourg, Novossibirsk, sont de 2.200, 2.470 et 1.900 km. La capitale de l'*oblast* de Tcheliabinsk et Magnitogorsk sont dotées d'aérodrome, le premier accueil des vols internes et internationaux (essentiellement destinations de l'Asie centrale) et le deuxième sert aux avions de taille moyenne en assurant la liaison directe avec Moscou. Mais si la voie aérienne Sverdlovsk-Tcheliabinsk-Magnitogorsk était inaugurée officiellement le 15 août 1930 (485 km pour 3 h et demi de vol), l'aérodrome de Tcheliabinsk et de Magnitogorsk n'accueille les vols commerciaux qu'en 1962 et en 1963. Entre 1930-1963, l'aérodrome de Magnitogorsk sert seulement aux personnages importants, aux activités du complexe métallurgique et aux courriers. L'aérodrome actuel de Magnitogorsk a été construit en 1956, à 19 km à l'ouest dans le territoire de la République de Bachkirie.

1.2. La situation

Secrétaire général du Parti Communiste de Russie depuis 1922, Staline accède au pouvoir absolu au sein du parti communiste et à l'ensemble de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (l'URSS) à partir de 1927, après la mort du fondateur, Lénine en 1924. Sous le label d'une toute nouvelle forme de civilisation – le socialisme, Staline finalement impose sa propre idéologie et ses pratiques, en plaçant le plus grand territoire continué du monde⁸¹¹ sous un régime de totalitarisme⁸¹² appelé le stalinisme, et associé au culte de la personnalité, rendu obligatoirement au chef du parti. Après avoir consolidé son pouvoir, en 1928 Staline abandonne sur la Nouvelle Politique Économique (NEP)⁸¹³, mise en place par Lénine depuis 1921. En fait, après la guerre civile, selon Lénine, « *la situation internationale fait que la Russie est aujourd'hui rejetée en arrière ; que dans l'ensemble la productivité du travail national est maintenant sensiblement moins élevée chez nous qu'avant la guerre. Les puissances capitalistes de l'Europe occidentale, partie sciemment, partie spontanément, ont fait tout leur possible pour nous rejeter en arrière, pour profiter de la guerre civile en Russie en vue de ruiner au maximum notre pays* »⁸¹⁴. Pour Lénine, la NEP est alors un « *repli stratégique* » nécessaire du socialisme mais permettant également de revitaliser la société de la jeune république. Car en réalité, la structure socioéconomique essentiellement agraire de l'ancien empire russe s'est effondrée entièrement : la production industrielle, déjà peu développée par rapport aux autres puissances européennes, reste très faible ; le réseau ferré, le moyen de transport vertébral, est disloqué ; la monnaie ne vaut plus rien⁸¹⁵. Lénine estime que, comme l'Inde et la Chine, « *nous ne sommes pas assez civilisés pour pouvoir passer directement au socialisme, encore que nous en ayons les prémisses politiques* »⁸¹⁶. Au Xe congrès du parti en mars 1921, Lénine déplore la disparition de la classe ouvrière en Russie, et Alexandre Chliapnikov déclare : « *Eh bien, camarade Lénine, je vous félicite d'exercer le*

⁸¹¹ L'empire russe s'étend sur un territoire continu de 1/6^e des terres émergées du globe. Parmi les grandes puissances, elle était la plus peuplée avec environ 180 millions d'habitants, dont les 3/4^e vivent dans la partie européenne, regroupant plus de 100 groupes ethniques, dont les Russes représentant 45 % de la population. Entre 1922 et 1930, l'URSS a été constituée sur cette base géopolitique et anthropologique.

⁸¹² Le régime du communisme en URSS s'organise selon la doctrine du « centralisme démocratique », définie par Lénine : le pouvoir législatif est exercé par les Congrès des Soviets, lequel mandate le Comité exécutif central, tant en matière législative qu'exécutive. Ce dernier contrôle le gouvernement. Cependant, la structure du régime socialiste est contrôlée entièrement par les membres du Politburo du parti communiste, et surtout par Staline.

⁸¹³ Après la terrible famine sous la politique rigoureuse du Communisme de guerre, Lénine applique la NEP, qui permet de réanimer l'économie agraire en privatisant de la production et de l'échange des produits agricoles. Mais la NEP définit que le capitalisme d'État doit se maintenir sur l'industrie lourde, la finance et la banque.

⁸¹⁴ Lénine, « Mieux vaut moins mais mieux », in *Pravda*, n° 49, 4 mars 1923. Cet article a été écrit à l'occasion du XII^e congrès du parti, concernant la construction de l'appareil d'État, de la classe ouvrière et du socialisme en Russie et dans le monde oriental arriéré.

⁸¹⁵ WERTH Nicolas, *Histoire de l'Union soviétique de Lénine à Staline (1917-1953)*, PUF, Paris, 1998, 127 p.

⁸¹⁶ Lénine, *op.*, cit.

pouvoir au nom d'une classe qui n'existe pas! »⁸¹⁷. En même temps, avec ses éléments capitalistes, la NEP crée des polémiques politiques au sein du parti communiste et renforce le déséquilibre de l'ancienne structure socioéconomique agraire tsariste, et donc il faut appliquer des nouvelles mesures.

En 1929, avec sa doctrine de « *Socialisme dans un seul pays* »⁸¹⁸, Staline lance la politique d'« *Année du Grand Tournant* », dans l'idée que la réussite éco-socio-culturelle du seul pays socialiste au monde doit être assurée sans délai, dès l'achèvement du Premier plan quinquennal⁸¹⁹ (1928 - 1932) à l'échelle nationale. Ce grand tournant vers la « *Construction du Socialisme* » se compose de deux grandes lignes. La première est de re-nationaliser, à la manière de collectivisation, l'ensemble du domaine agricole, en liquidant définitivement des *koulaks* en tant que classe ainsi que les *nepmens*. La propriété privée est abolie, les terres et les moyens de production des paysans sont regroupés dans les *kolkhozes* ou dans des *sovkhozes*⁸²⁰ créées pour cette occasion. La deuxième est de mettre en œuvre de la *superindustrialisation*⁸²¹: dont l'industrie lourde, notamment la production de métal et de machine-outil ; les grandes voies de communication, ferrées et fluviales ; l'exploitation des ressources naturelles, pour rattraper les pays capitalistes le plus rapidement possible, en devenant une grande puissance industrielle et militaire pour protéger l'héritage du « *socialisme dans un seul pays* ». L'industrie de consommation et l'agriculture ne font pas partie de la doctrine, mais la collectivisation en agriculture fournit en masse de la main-d'œuvre par un exode rural vers les villes et les usines, ainsi que des moyens financiers concentrés pour l'industrialisation. En revanche, cette politique conduit à la deuxième terrible famine à l'échelle nationale en 1932 – 1933 (l'année où l'Etat exige d'achever la construction de Magnitogorsk), et le premier exportateur de céréales au monde sous le régime tsariste devient définitivement un pays importateur. Tandis que la Sibérie glaciale, mais riches de ressources naturelles, devient le premier théâtre de l'*superindustrialisation* des Plans quinquennaux.

Parallèlement, l'autre révolution doit immédiatement être mise en route, c'est la construction de la nouvelle culture prolétarienne et de la classe ouvrière. Celle-ci contribue à cultiver deux piliers du nouvel appareil d'Etat qui, selon Lénine, ont été négligés : « *Quels éléments possédons-nous pour créer cet appareil ? Deux seulement. En premier lieu, les ouvriers exaltés par la lutte pour le socialisme. Ils ne sont pas suffisamment instruits. Ils voudraient bien nous donner un appareil meilleur. Mais ils ne savent pas comment s'y prendre. Ils ne*

⁸¹⁷ Les ouvriers sont entrés dans l'Armée Rouge, la Tchéka (la police politique) et les organisations du parti communiste, ou chassés des villes par la famine. Selon Nicolas Werth, il reste à peine un million d'ouvriers en 1921, Moscou a perdu la moitié de ses effectifs ouvriers, Petrograd les deux tiers.

⁸¹⁸ C'est aussi un des principes du stalinisme, adopté par le XIVe congrès du parti en 1925. Cette théorie défend la possibilité de ne mettre en œuvre que dans un seul et unique pays le socialisme, donc l'URSS.

⁸¹⁹ Les Plans quinquennaux contiennent des objectifs de production et de l'industrialisation pour un développement de cinq années à venir. Ils font la colonne vertébrale de la nouvelle forme d'économie, l'économie planifiée, alors, tous les secteurs écosociaux seront planifiés. Ils sont établis et suivis par le Gosplan, le Comité étatique pour la planification, le plus grand appareil économique soviétique avec le Commissariat du Peuple de l'Industrie lourde, NKTP. Créé en février 1921 et placé sous la direction directe de Staline, il ne dysfonctionne qu'à la dissolution de l'URSS en 1991. La planification soviétique est faite de manière sectorielle plutôt que régionale. Le Gosplan est donc subdivisé en départements industriels, tel charbon, fer, machines. Après la guerre, les Plans quinquennaux et l'économie planifiée se sont répandus dans les pays communistes, même dans les pays libéraux sous différentes formes, comme la France avec son Commissariat général du Plan.

⁸²⁰ Le *koulak* est une classe importante sous le régime tsariste, il regroupe des paysans aisés qui possèdent de grandes fermes sur lesquelles ils font travailler des ouvriers agricoles salariés. Les *nepmens* sont des commerçants et intermédiaires, de nouveaux bourgeois urbains, nés avec le NEP. Les *kolkhozes* sont les coopératives agricoles et les *sovkhozes* sont les fermes d'Etats créés par le régime des Soviétiques.

⁸²¹ La *superindustrialisation* soviétique est marquée par la technique de mobilisation de la masse (selon la technique allemande), le capitalisme d'Etat et la rapidité de réalisation.

peuvent pas le faire. Ils ne sont pas assez formés, ils n'ont pas le niveau de culture requis. Or, pour ce faire, il faut justement avoir de la culture. Ici, l'on ne peut s'en tirer par un coup d'audace ou un assaut, avec de l'énergie ou du cran, ou, en général, par une des meilleures qualités humaines, quelle qu'elle soit. En second lieu, nous possédons des éléments de connaissance, d'instruction, d'enseignement, mais ridiculement peu par rapport à tous les autres pays »⁸²². Cette révolution culturelle doit en effet répondre à la fondation de la nouvelle société socialiste, donc la formation du mode de vie collective et la création de la forme physique pour des nouveaux établissements humains.

Selon Anatole Kopp, le « reconstruction du mode de vie »⁸²³ fut, pendant toute la durée des années vingt au centre des préoccupations de tous ceux qui - artistes, designers, architectes - jouaient un rôle dans l'aménagement du cadre de vie, donc les nouveaux modèles urbains. C'est cette préoccupation que M. Guinzburg exprimera lorsqu'en 1927 il écrira dans la revue des constructivistes *Sovremennaja Arkhitektura* (N° 4/5) : « Presque tous les participants [à un concours sur le thème de l'habitat] ont envisagé leur tâche comme une commande sociale, comme un organisme architectural qui doit cristalliser les rapports nouveaux de la vie quotidienne (...) ce qui montre la volonté des architectes de participer à la construction de la vie nouvelle ». Mais chacun, architectes, designer, peintre, posait son problème séparément, objet par objet, bâtiment par bâtiment. Ce n'est que dans la foulée du lancement du Premier plan quinquennal, en 1929, que ces problèmes séparés jusqu'alors seront globalisés à travers la réflexion sur la ville et sur l'aménagement. A partir de ce moment c'est à l'échelle urbaine, à celle du territoire tout entier, que vont se poser les problèmes que les architectes auront à résoudre⁸²⁴.

A l'échelle du territoire tout entier et dès le Premier plan quinquennal, la création des nouveaux établissements humains socialistes se manifeste par trois types différents :

- La reconstruction profonde des centres villes existantes, par de grandes opérations urbaines, dont celles de Moscou doivent être le modèle unique à suivre sur l'ensemble de l'URSS ;
- La fondation des *Villes Socialistes* pour traiter le problème d'habitation urbaine (entre décembre 1926 et janvier 1939, la population urbaine de l'URSS augmente de 26,3 millions à 55,9 millions)⁸²⁵, et créer les conditions d'une vie quotidienne collectivisée (comme décrit la doctrine de *Sotsgorod - Planification des Villes Socialistes*, de Nikolais Miliutin, publié en 1930)⁸²⁶;
- La fondation des *villes-usines* modernes de l'industrie lourde, comme les locomotives économiques nationales et régionales, notamment en Sibérie telles que Komsomolsk-sur-l'Amour (ou Gongqing Cheng en chinois, le *krai* de Khabarovsk en Extrême d'Orient, en 1932), Novokouznetsk (ou Stalinsk, l'*oblast* de Kemerovo en 1932), Karaganda (ou Qaraghandy en Kazakh, l'*oblast* de Karagandinskaïa en Kazakhstan, en 1934), etc.

⁸²² Lénine, *op., cit.*

⁸²³ Pour la Résolution du Comité central du Parti communiste sur la « reconstruction du mode de vie » en 1930, cf. MILIOUTINE Nicolai (présenté par Jean-Louis Cohen, traduit du russe par Elisabeth Essaïan), *Sotsgorod, le problème de la construction des Villes Socialistes*, éd. de l'imprimeur, Paris, 2002.

⁸²⁴ KOPP Anatole, *l'Architecture de la période stalinienne*, éd. Presse Université de Grenoble, Grenoble, 1978, p. 127.

⁸²⁵ KOTKIN Stephen, *Magnetic Mountain: Stalinism as a Civilization*, éd. University of California Press, 1995, p. 18.

⁸²⁶ Nikolais Miliutin est un des théoriciens les plus influents en URSS pendant des années 1920 et 1930. Architecte, communiste, il occupe plusieurs postes gouvernementaux : président de la Commission d'Etat sur la planification des villes nouvelles, du Comité de Réhabilitation Socialiste et de l'Académie de Logement ; fondateur de la revue *Sovietskaya Arkhitektura*, le Commissariat des finances. Ses deux doctrines importantes sont *Sotsgorod - Planification de Villes Socialistes* et *Questions essentielles de théorie dans l'Architecture Soviétique* publié en 1933. Il préside le concours de la Ville Socialiste de Magnitogorsk.

La fabrication de Magnitogorsk⁸²⁷ se positionne, dans ce contexte, à la hauteur de la reconstruction de Moscou – la capitale des capitales, en terme du symbole et du projet grandiose, comme le témoigne un Bolchevik : « *Par certains côtés, même Moscou ressemblait à Magnitogorsk. B. I. Nikolskii, directeur artistique du théâtre de Magnitogorsk, prononçant un discours lors d'une réunion du parti dans la ville de Kirov en 1936, remarqua : « Je ne suis pas un vieux Moscovite. J'ai vécu quarante ans à Moscou. Lorsque le théâtre Maly me suggéra d'aller à Magnitogorsk, je dois avouer que mon visage n'exprima pas la joie et le désir ». Mais Nikolskii poursuivit en affirmant que la différence entre Moscou et Magnitogorsk n'était pas si grande. Il observa qu'en « habitant à Magnitogorsk, vous ne vous sentiez pas comme si vous habitiez sur Kuznetskii Most, mais comme si vous habitiez un peu plus loin, dans les faubourgs disons, sur le Boulevard des Enthousiastes, où de gigantesques constructions sont à l'œuvre »*⁸²⁸. Magnitogorsk est imaginée, en effet, par les Bolcheviks, comme la capitale de la *superindustrialisation* soviétique. « *Les gens étaient bouleversés non seulement par l'échelle mais aussi par la nouvelle technologie. Magnitogorsk abritait les plus grands et les plus sophistiqués (sur le papier) hauts fourneaux du monde, la plus grande exploitation minière mécanisée de l'URSS, une usine de coke qui rivalisait avec les meilleures d'Allemagne et des Etats-Unis, l'un des premières grandes usines textiles d'URSS, toute une série d'usines de laminages qui s'étendaient sur des kilomètres, et de magasins « auxiliaires » aussi gros que des usines - le complexe était une révolution dans l'industrie soviétique qui pouvait être regardée et admirée »*⁸²⁹. Magnitogorsk est également la capitale de la révolution culturelle prolétarienne, de la transformation sociale en masse vers une nouvelle civilisation, à travers la politique d'« *everyday - life* » et la transformation de 250.000 personnes issues de différentes classes en ouvriers, mobilisées en moins de trois ans sur un site vide, selon la propagation de *Pravda*⁸³⁰ :

« *Qu'est ce que Magnitostroi? C'est une grande usine pour "refaire" les gens. Le paysan d'hier (...) devient un véritable prolétaire (...), se battant pour la réalisation la plus rapide possible des fondations du socialisme. Tu es une personne malheureuse, mon cher lecteur, si tu n'es pas allé à Magnitostroi. Je suis désolé pour toi.*

*K. Roman, un correspondant visitant Moscou »*⁸³¹.

Dernier point, première *ville-usine* de la politique du capitalisme d'Etat, sa production en masse se positionne également au sein des débats sur la nature du marché socialiste émergent, à la recherche des différences avec l'économie de marché. En somme, en Magnitogorsk s'incarne la Révolution d'Octobre, la révolution socialiste, la révolution de Staline⁸³².

En ce qui concerne l'armature urbaine, jusqu'à la fondation de Magnitogorsk, l'*oblast* de Tcheliabinsk est une terre humanisée tardivement par le régime tsariste, où ne se développent que quelques activités liées à l'extraction des ressources naturelles. La ville la plus importante est Tcheliabinsk, située près des monts Oural à 1.500 km à l'est de Moscou. Ville de fondation tsariste, elle est la capitale de l'*oblast* et une jonction ferré du tronçon nord (Tcheliabinsk- Iekaterinbourg – Perm – Kirov – Vologda – Saint-Pétersbourg) et du tronçon sud (Tcheliabinsk – Oufa – Samara – Moscou - Saint-Pétersbourg) du Transsibérien. Entre cette ville et Magnitogorsk se trouvent quelques petits établissements humains autour de la première. Zlatooust, au bord du Transsibérien, à 110 km à l'ouest de Tcheliabinsk, est fondé

⁸²⁷ L'œuvre direct de Gosplan et de NKTP, la fondation de Magnitogorsk se place également sous la direction des plus hautes institutions gouvernementales, telles que le Soviet Suprême de l'économie nationale, le Conseil de Commissaires du Peuple, le Conseil de l'Ouvrier et de la Défense, et bien sur, Staline.

⁸²⁸ KOTKIN Stephen, *op.cit.*, p. 390.

⁸²⁹ *Ibid.*, p. 70.

⁸³⁰ *Pravda* est le journal officiel du PCUS.

⁸³¹ Cité in KOTKIN Stephen, *op.cit.*, p. 72.

⁸³² *Ibid.*, p.71.

en 1754 avec une manufacture de sidérurgie et d'armement. Miass, au bord de la rivière Miass, à 84 km à l'ouest de Tcheliabinsk est fondé en 1773 pour l'extraction de minerai de cuivre et d'or. Kopeïsk (à 15 km à l'est de Tcheliabinsk) est fondé en 1907, pour exploiter un gisement de charbon à Tcheliabinskikh. Troïtsk, près de la frontière avec le Kazakhstan, à 121 km au sud de Tcheliabinsk, est fondé en 1747, elle est un nœud ferroviaire, un centre de commerce et de stockage de la région minière de l'Oural méridional. Ces villes, y compris Tcheliabinsk, deviennent les villes de l'industrie lourde pendant l'industrialisation du Premier plan quinquennal. Au fil de l'eau du fleuve d'Oural⁸³³ vers le sud et à même distance que Tcheliabinsk se trouvent Orsk, et plus loin Orenbourg vers l'ouest, initialement villes neuves - places fortes frontalières, l'ancienne et actuelle capitale de l'*oblast* d'Orenbourg.

Autour de Magnitogorsk, se situe un petit bourg important, Kartaly, à environ plus de 100 km au sud-est. Kartaly se trouve sur le site occupé autrefois par un village cosaque fondé en 1843, et se développe en 1914-1915 pendant la construction de la voie ferrée Troïtsk-Orsk, pour être relié à Tcheliabinsk. La gare de Kartaly fut construite en 1917. Pour desservir Magnitogorsk, un nouveau chemin de fer de 145 km, reliant celle-ci et Kartaly et donc le reste du pays, est construit. Vers le sud, dans la limite du rayon entre Magnitogorsk et cette ville se localisent deux petits bourgs de la République de Bachkirie : Baymak, daté de 1913, et Sibai construit en même temps que Magnitogorsk. Au nord, à environ 50 km, se trouve Verkhneuralsk, centre du District de Verkhneuralsky de l'*oblast* de Tcheliabinsk, créé 1781 au bord du fleuve Oural.

1.3. La géographie

Géographiquement, le site choisi, nommé Magnitostroi, se trouve isolé dans le grand milieu naturel de l'Oural méridional⁸³⁴, entre les latitudes 51 °N et 55 °N, et délimité par le fleuve Oural au nord et à l'est. Ce milieu est couvert de pâturages et de forêts à feuilles caduques. Il comporte également de nombreux lacs. Le climat est continental et rude, dont un hiver long avec une température de - 40°C aggravé par le vent arctique violent, et en été la température est de 40°C avec un air sec, chaude et irrespirable. En revanche, ce grand milieu naturel est riche en mines de cuivre, de zinc, d'or et en particulier de fer. Localisé entre le mont *Magnitaïa* du versant oriental de l'Oural et le fleuve Oural, le Magnitostroi a une surface de 375,8 km², donc la distance entre le nord et le sud est environ de 27 km, et de l'est à l'ouest est de 20 km, l'altitude de 310 m. Le complexe métallurgique et la Ville Socialiste ont prévu initialement de s'implanter sur la rive gauche, mais cette dernière est finalement installée sur la rive droite, en face du complexe.

«A environ quarante miles à l'est de la pointe sud des Monts Oural, se trouve un groupe semi-circulaire de cinq collines, deux d'entre elles contenant le plus riche et le plus accessible gisement de fer du monde. L'existence de ce gisement était connue depuis au moins la moitié du 18^e siècle, quand la région était occupée par un petit fort cosaque, ou stanitsa, et que les habitants avaient remarqué que leurs boussoles fonctionnaient étrangement. Nul doute que c'est pour cette raison que l'affleurement fut appelé Magnitnaia gora, ou la Montagne Magnétique. Pendant des siècles, les populations éparpillées autour de cette montagne coulèrent de paisibles jours. A la fin du 18^e siècle, le chef d'une rébellion de paysans cosaques, Yemilian Pougachev, se baigna non loin de la montagne, dans la rivière Yaïk, marquant alors le site comme le symbole de la défiance. Mais la rébellion, qui avait fait

⁸³³ Le fleuve Oural prend ses sources au massif de l'Oural à 150 km en plein nord de Magnitogorsk, et se jette dans la mer Caspien à Atyraou (Kazakhstan) avec une longueur de 2.428 km. Il forme avec le massif d'Oural la frontière naturelle entre l'Europe et l'Asie.

⁸³⁴ Le massif de l'Oural s'étire sur environ 2.500 km, de l'océan Arctique jusqu'aux steppes du Kazakhstan, reparti en cinq milieux naturels, dont l'Oural méridional, où se localise l'*oblast* de Tcheliabinsk.

une pause à côté du gisement, fut battue, et l'Impératrice Catherine renomma la rivière Oural, afin de dissocier le site des exploits de Pougachev. Depuis ce temps, mis à part de petites quantités de fer qui furent transportées à dos de cheval dans une usine de la ville voisine de Beloretsk à la fin du 19^e siècle, la montagne de fer, simplement balayée par les vents glacés de l'Arctique, resta majestueusement intouchée - jusqu'en 1929, lorsque le commandement bolchevique décida de l'assaillir »⁸³⁵.

C'est une découverte importante du régime tsariste. Mais les conditions rigoureuses du climat sibérien, la localisation isolée, l'accès difficile depuis la grande ville la plus proche Tcheliabinsk comme base arrière (il existe, en fait, seulement des pistes pour une distance de centaines kilomètres), les limites des techniques et des ressources humaines locales, laissent ces riches mines en sommeil jusqu'à l'arrivée du nouveau pouvoir, avec la *superindustrialisation* comme doctrine idéologique, politique et économique. « *En mars 1929, la première partie de colons arriva à dos de cheval à la Montagne Magnétique pour préparer le site, couvert de neige, aux constructions qui allaient commencer. Leur tâche immédiate était de construire des logements et une petite boulangerie, d'organiser une coopérative pour les travailleurs, et de recruter. Au milieu de l'été, la voie de chemin de fer était terminée, et le 30 Juin, le premier train arriva en gare, décorée de bannières indiquant : « Le Cheval de Fer apporte la Vie au Géant Magnitogorsk »; « Longue Vie au Parti bolchevique ». Si une grande partie des milliers de gens présents n'avaient jamais vus un train auparavant, le train n'avait sûrement jamais vu un endroit aussi sauvage et isolé »⁸³⁶.*

Malgré la haute qualité des mines de fer et l'emplacement favorable à l'extraction (près de la surface), ainsi que la proximité d'autres ressources naturelles nécessaires pour la sidérurgie (comme le calcaire et l'argile pour la brique réfractaire), le choix de ce site ne remporte pas l'unanimité. Parce que, outre les anciens défis, la production industrialisée du métal demande l'approvisionnement en masse de coke, qui n'existe pas dans la région. Il faut le transporter depuis le bassin de Donbass en Ukraine ou de Novokouznetsk en *oblast* de Kemerovo, en traversant des milliers de kilomètres par le chemin de fer, qui reste aussi à construire. De plus, il n'y a pas de ressources pour construire la ville, tel le bois ou d'autre énergie, ni pour l'alimentation, tels des pâturages et un sol fertile. Tout ce qui est nécessaire pour une nouvelle ville : des provisions, de l'alimentation, de la main-d'œuvre, des machines, des ouvriers, des ingénieurs... doivent donc dépendre de ce chemin de fer⁸³⁷, et l'investissement sera donc énorme. Les économistes ukrainiens de Gosplan contestent ce choix en demandant de fonder cette grandiose ville-usine dans la région industrielle historique de Donbass en Ukraine.

« A une réunion des Présidioms de Gosplan et Vesenkha, le 16 Juin 1927, Valérie Mezhlauk, présidente de Vesenkha et candidate au Comité Central du parti, clarifia que le coût n'était pas la considération la plus importante. Tout aussi cruciales étaient les affaires stratégiques : la localisation des Usines de Magnitogorsk les rend imprenables et sert de base au développement des régions de l'est du pays et à l'extension de l'industrie à travers l'Union. Non moins importante était la valeur considérable de la propagande à tirer de cette installation industrielle colossale au beau milieu de la steppe. En effet, la principale faiblesse du projet de Magnitogorsk - le besoin d'importer du charbon sur plus de 2.000 kilomètres depuis le bassin de Kuznetsk à l'ouest de la Sibérie - fut bientôt le pilier d'un gigantesque plan de développement incluant toute l'industrie de l'Oural et de Sibérie et annoncé sous le nom de Trust Oural-Kuznetsk. En unissant une région productrice de charbon à une région

⁸³⁵ KOTKIN Stephen, *op.cit.*, p. 1.

⁸³⁶ *Ibid.*, p. 72.

⁸³⁷ Dans un premier temps, l'ensemble du réseau ferré soviétique, dont cette ligne, a été construit rapidement, mais il est de base qualité et insécurisé. Les trains de marchandise mettent soixante-dix jours et les trains de voyageurs plus d'une semaine de Moscou à Magnitogorsk, avec une vitesse de 10 km/h.

de production de fer, créant ainsi une «seconde base métallurgique (sur le modèle du bassin de Donetsk en Ukraine), ce plan promettait de transformer la responsabilité de l'étendue territoriale en un apparent atout économique »⁸³⁸.

Mais qu'est-ce qu'ils pensent des ouvriers qualifiés mobilisés dès qu'ils arrivent au site ? « Où sommes-nous arrivés, comme des exiles ! », crient Tomilov et sa femme, en 1932⁸³⁹, « mais pour les Bolcheviks, champions suprêmes de l'habileté du genre humain à plier la nature à ses volontés, la steppe était une forteresse à prendre. Et c'est ce qu'ils firent »⁸⁴⁰.

2. Le modèle

2.1. Les doctrines

La fondation de Magnitogorsk est née à la lumière de diverses doctrines, dont la « Construction du Socialisme » ainsi que la Cité linéaire et les principes du CIAM. A l'occasion du 12^{ème} anniversaire de la Révolution, avec son discours : « Année du Grand Tournant »⁸⁴¹, Staline dessine la voie de la « Construction du Socialisme », civilisation de la modernité et plus avancée que le capitalisme, qui s'appuie sur deux piliers :

- Le premier, c'est « l'industrie lourde, particulièrement le métal, était poursuivie avec zèle par le commandement Soviétique comme la clef pour moderniser la civilisation »⁸⁴².

- Le deuxième, ce sont des villes de l'industrie : « en plus de leurs rôles d'instruments de transformation démographique, les villes industrielles comme Magnitogorsk servaient de ligne directrice d'une ambitieuse stratégie de maîtrise du territoire. Le trait le plus remarquable de la position géographique de la Russie avait toujours été sa « continentalité ». Au lieu de suivre la doctrine tsariste qui consistait à tout risquer pour des débouchés sur la mer, l'Union Soviétique tenta de s'adapter à cette continentalité, recherchant l'auto-suffisance économique dans le développement de formidables complexes industriels dans l'intérieur des terres. « Géographiquement parlant, la Russie du 20^{ème} siècle s'est trouvée, un peu comme une autre puissance continentale, les Etats-Unis, l'avait fait durant le 19^{ème} siècle ». Cependant, en contraste avec la jeunesse de la course transcontinentale des Etats-Unis, l'industrialisation bolchévique, forme de colonisation de l'intérieur, a suivi un processus sur plusieurs siècles. Néanmoins, comme un des géographes soviétiques s'enthousiasmait, « la transformation de la vieille Russie en URSS équivalait à la découverte d'un nouveau continent. En somme, la construction de villes joua un rôle crucial dans les processus géopolitiques de colonisation des territoires de l'intérieur, de transformation démographique, et dans l'expansion des capacités industrielles et militaires. Mais la ville servait aussi de dispositif stratégique dans les processus micropolitiques pour créer de nouveaux habitants »⁸⁴³.

Entre 1929 et 1931, au moment où le projet de Magnitogorsk est au stade de la conception, les débats théoriques d'avant-garde à la recherche des modèles pour les Villes Socialistes, qui répondent à la « reconstruction de mode de vie », ont abouti à d'abondantes propositions aux concours pour de nouvelles villes, qui seront créées dans le cadre du Premier plan quinquennal. Ces débats et ces propositions, intellectuellement riches, se situent dans un

⁸³⁸ KOTKIN Stephen, *op.cit.*, p. 32.

⁸³⁹ *Ibid.*, p. 75. En réalité, beaucoup de personne se trouve à Magnitogorsk en tant qu'exilés du régime.

⁸⁴⁰ *Ibid.*, p. 29.

⁸⁴¹ *Pravda*, le 7 novembre 1929.

⁸⁴² KOTKIN Stephen, *op.cit.*, p.66

⁸⁴³ *Ibid.*, pp. 34-35.

contexte où le régime stalinien offre encore des espaces libres pour que s'expriment les architectes, les économistes, les sociologues, les enseignants, dans des organisations qui peuvent se faire concurrence. Magnitogorsk, comme d'autres nouvelles villes, paraît la ville idéale de la nouvelle culture socialiste, tant en projet urbain à réaliser qu'en ville théorique, sous le signe de la Cité linéaire d'Arturo Soria Y Mata. Suivant le principe de « désurbanisation », le groupe OSA (composé des architectes Mikhaïl Barchtch, Viatchéslav Vladimirov, Nikolai Sokolov et de l'économiste Mikhaïl Okhitovitch), propose l'implantation de huit « lignes » résidentielles d'une longueur moyenne de 22 km situées le long des routes partant de la zone industrielle. Il n'y a pas de centre principal dans la mesure où chaque entreprise constitue un centre culturel et une base pour le développement harmonieux de chacun. De plus, chaque route doit être divisée en sections d'un kilomètre, avec une gare dans chaque division qui sert de point de départ pour le développement de centres culturels⁸⁴⁴. Tandis que la doctrine de Nikolais Milioutin (architecte, commissaire aux finances, journaliste) accouple les principes de la Cité linéaire et les solutions pratiques préconisées par Henry Ford⁸⁴⁵. En 1931, ces débats sont clos brusquement par le plénum de juin 1931 du comité central du Parti communiste, et en 1937, lors du premier congrès des architectes de l'URSS, le « Réalisme socialiste en architecture » est adopté comme doctrine officielle pour les architectes et urbanistes soviétiques⁸⁴⁶. Tandis que selon Manfredo Tafuri⁸⁴⁷, les membres du CIAM, dont le premier congrès se réunit en 1928, voient dans le jeune pays socialiste une grande capacité, idéologiquement, socialement et territorialement, à appliquer à grande échelle leur théorie urbaine moderne et fonctionnelle. D'ailleurs, le gouvernement soviétique est convaincu par les principes progressistes adoptés par le CIAM. Pour la Ville Socialiste de Magnitogorsk, dès l'année 1929, parallèlement au concours national, le gouvernement soviétique prend contact avec Ernst May, membre du CIAM, Architecte en chef à Francfort, où « *il avait appliqué dans cette ville les méthodes rationalistes relatives à l'aménagement des zones résidentielles et à l'étude de l'habitat* »⁸⁴⁸. Sa mission ne se réduit pas au projet de Magnitogorsk, mais aussi à plusieurs nouvelles villes de l'URSS. En 1930, May s'installe avec tous ses collaborateurs en URSS.

Si Staline confirme que le monde est divisé en deux camps rivaux, l'impérialiste et l'anti-impérialiste⁸⁴⁹, alors, pour réaliser l'objectif essentiel de transformer une société agraire en une société industrielle, capable même de produire des machines-outils⁸⁵⁰, Staline décide d'adopter les modèles, de fonctionnements et de formes, des pays capitalistes notamment américains⁸⁵¹, mais à la manière « *noncapitaliste* » dans un Etat prolétarien. C'est le seul moyen de « *Rattraper et Devancer* », c'est aussi son slogan, des pays capitalistes, comme le reconnaît Ordzhonikidze, le patron du Commissariat du Peuple de l'Industrie Lourde et

⁸⁴⁴ IKONNIKOV Andreï, *op.cit.*, p. 115.

⁸⁴⁵ MILIOUTINE Nicolai, *op.cit.*, p. 14.

⁸⁴⁶ Selon KOPP Anatole, le « réalisme socialiste en architecture » est créé à la base du « réalisme littéraire », mais les critères exacts de cette doctrine ne sont jamais définis. Mais elle permet aux Bolcheviks d'utiliser l'architecture et l'urbanisme, dont la Ville Socialiste est un exemple, pour glorifier leur régime, comme les nazis allemands, les fascistes italiennes et les *New-Deal* américains.

⁸⁴⁷ Cf. COHEN Jean-Louis, DE MICHELIS Marco, TAFURI Manfredo, *URSS 1917 – 1978 : la ville, l'architecture*, éd. L'équerre, 1979, Paris.

⁸⁴⁸ IKONNIKOV Andreï, *l'Architecture russe de la période soviétique*, éd. Pierre Mardaga, Paris, 1990, p. 120.

⁸⁴⁹ Au XIVe congrès du parti en décembre 1925, Staline impose cette idéologie d'une rivalité entre l'impérialisme est mené par les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, l'anti-impérialisme est mené par l'URSS.

⁸⁵⁰ Déclaration de Staline au XIVe congrès du parti, dans lequel les Bolchéviks approuvent officiellement l'industrialisation à l'échelle nationale, s'ouvrant à la fondation des villes de l'industrie lourde.

⁸⁵¹ Cependant, selon Jean Louis Cohen, dès avant la Révolution, les élites russes regardent l'Amérique comme la « patrie de l'industrie » et le modèle de développement d'un pays continental dans sa profondeur. Cette philosophie est reprise largement par les Bolchevicks. Par exemple outre Magnitogorsk, l'usine d'automobiles et les habitations des ouvriers d'Avtoostroï à Nijni-Novgorod sont aussi confiées à *Austin Compagny*, ou l'usine de tracteurs de Stalingrad confiée à Albert Kahn. Cf. MILIOUTINE Nicolai, *op.cit.*, pp.21, 22.

proche de Staline. Pour le complexe métallurgique de Magnitogorsk, le modèle choisi est celui de l'Amérique, le pays premier producteur de métal, le modèle c'est Pittsburgh en Pennsylvanie en dans premier temps, et Gary dans l'Indiana au final. Et ce n'est pas seulement la chaîne de production qu'il veut imiter, mais aussi le processus de fabrication de la ville. Les sociétés soviétiques seront organisées sur le modèle américain : la société mère et ses sous-traitance, et au niveau de la gestion gouvernementale, les Bolcheviks forment l'Administration Principale de l'industrie métallurgique (GUMP) selon le modèle de la plus grande société américaine, *The U.S. Steel*, le patron de la *ville-usine* de Gary.

2.2. Le programme

Le programme de Magnitogorsk est divisé en deux, le complexe métallurgique et la Ville Socialiste qui se développent parallèlement et en quelque sens indépendamment. En 1929, l'Institut d'Etat de la planification de la ville (GIPROGOR), publie une première esquisse imaginaire de Pavel Egorov, sur l'ensemble de Magnitogorsk : le complexe métallurgique et la Ville Socialiste, apparaissent au fond derrière les murs, la ville est dominée complètement par les usines. La ville se présente simplement en rayons, partant de la grande porte du complexe, à l'image des villes patronales du XIXe siècle en pays capitalistes.

Le programme du complexe métallurgique a été produit entièrement dans les bureaux de la société américaine *Arthur McKee & Co* à Chicago, mais il est perturbé en permanence par le changement de la quantité de production de métal, imposé par le gouvernement soviétique : de 656.000 tonnes de saumon de fonte en 1925 à 2,5 millions de tonnes au début de 1930 (extensible jusqu'à 4 millions de tonnes). Ce changement contribue également à augmenter le nombre des emplois créés par le complexe, de 10.000 en 1925 à 27.000 au début de 1930. Comme la ville est implantée sur un site vierge, le programme propose de grandes infrastructures, dont le chemin de fer qui est la seule voie de communication extérieure, les grands barrages sur le fleuve Oural qui ont créé le Lac Industriel pour servir aux activités de production, à la vie quotidienne, et au centre hydroélectrique.

Quant à la Ville Socialiste, si l'estimation du nombre des habitants oscille toujours entre 200.000 et 300.000 habitants, le gouvernement soviétique insiste sur le critère social et idéologique pour la conception de la ville, c'est-à-dire la vie quotidienne collectivisée. « *En tant que ville socialiste, Magnitogorsk devait être l'exact opposé d'une ville capitaliste - plus précisément, l'opposé de la ville capitaliste telle que diffamée par les contemporains. Plutôt que les étroits et sombres boulevards et les taudis désolés, Magnitogorsk serait composée de rues larges et lumineuses, où les travailleurs vivraient dans des superblocs luisants. Une ville socialiste ne serait pas fondée sur l'ignorance ou la superstition, mais sur l'éducation et la science. Et elle ne serait pas rongée par l'alcoolisme mais débordante de « culture ». En bref, Magnitogorsk devrait être le lieu de l'espoir et du progrès. Mais qui savait comment concevoir une telle ville, ou quelle forme elle devait prendre ?* »⁸⁵². La réponse peut être simple pour les Bolcheviks, il faut « *construire une ville socialiste avec le maximum de socialisation de la vie quotidienne* », et il faut que « *la vie dans chaque superbloc soit la même. Il n'y aura pas de raison d'aller dans un autre superbloc* », et « *pour résoudre le problème de chaque habitant de reconnaître le superbloc dans lequel elle ou il vit, l'auteur de ce rapport officiel a la solution évidente : peindre chaque bâtiment d'une couleur différente* »⁸⁵³.

Le programme porte surtout sur la maison des Soviets, les édifices culturels : le théâtre, le cinéma, les écoles, les clubs des ouvriers, ainsi que les hôpitaux. Tout doit être à la hauteur

⁸⁵² KOTKIN Stephen, *op.cit.*, p. 108.

⁸⁵³ *Ibid.*, p. 116.

de la qualité de la vie moscovite. Tous les services publics sont calculés par le Gosplan selon la quantité des ouvriers actifs. Si dans la ville patronale en pays capitalistes, les quartiers d'habitation jouent un rôle auxiliaire, avec des équipements limités, le programme de la Ville Socialiste est l'objet d'études économiques et urbaines détaillées, et offre tous les édifices d'une ville normale.

2.3. Le plan d'urbanisme

Si le complexe métallurgique existe comme un monde autonome, le plan de la Ville Socialiste subit un destin plus compliqué. « *Magnitogorsk était supposée être la première ville moderne complètement planifiée, le laboratoire de la vraie vie - que les urbanistes du monde entier croyaient qu'elle démontrerait pour toujours les avantages de l'urbanisme. Dans un sens, Magnitogorsk était « planifiée ». Diverses esquisses avaient été faites pour la future ville, et quelques unes d'entre elles guidèrent une partie de la construction de la ville. Cependant, l'urbanisme soviétique finit par ressembler après coup à une « bootstrapping » autant que la réalisation coordonnée d'une vision de la forme et de la fonction éventuelle d'une ville - même dans le cas de Magnitogorsk où, au moins, il y avait des conceptions préliminaires pour une ville industrielle moderne. Paradoxalement à ce que l'on pourrait penser, Magnitogorsk fut ensuite une ville planifiée qui s'édifia largement en dépit des plans* »⁸⁵⁴.

En janvier 1930, le Conseil des Commissaires du Peuple de la RSFS de Russie (SOVNARKOM de Russie), lance un concours pour Magnitogorsk en vue d'accueillir 14.000 habitants. En mars 1930, le projet de Chernyshev obtient le prix parmi les 19 projets rendus. Ce projet est critiqué parce qu'il n'apporte pas de grandes innovations, il est donc rejeté même par son auteur après sa visite sur le site. Quant à Ernst May, « urbaniste en chef du projet », impressionné par la conception de la ville linéaire de Nicolaï Milioutin, il essaie d'adapter son projet aux conditions typographiques et aux constructions déjà commencées pour le complexe métallurgique et les services. Mais entre ses efforts, le problème bureaucratique (par exemple, le débat incessant au regard de la position de la Ville Socialiste, sur la rive gauche ou la rive droite ?), et le problème idéologique, May ne peut que présenter deux schémas directeurs, avant d'être licencié et de quitter l'URSS en 1933. Cependant, une partie importante de la ville sur la rive est sera réalisée par les architectes russes en suivant le plan de May.

Selon Andreï Ikonnikov, « *May l'a conçu en se basant sur les principes qu'il avait expérimentés en Allemagne; il dessina une entité cohérente, relativement compacte, avec des modèles uniformes de demeures standardisées axées du nord au sud. May considérait que ce procédé était à la fois adapté et symboliquement expressif de l'homogénéité sociale de la population. Les solutions retenues pour le projet s'appuyaient sur des études économiques préalables; les infrastructures sociales devaient être réparties dans les quartiers d'habitation en fonction du nombre d'habitants. Toutefois, May fit une erreur fondamentale de jugement au niveau du choix de l'emplacement de la zone résidentielle: il choisit à cet effet le versant sous le vent des collines situées en face de l'énorme complexe métallurgique et ne prévint pas de zone d'espaces verts de protection suffisamment grande. La zone industrielle coupait la zone résidentielle de la rive pittoresque du fleuve Oural. Basée sur les régularités géométriques simples, l'organisation spatiale de la zone d'habitation était rigide et mécaniste. Les architectes n'avaient donc pas tenu compte du relief varié et pittoresque ni de la direction des vents dominants. Pour ces raisons, la ville neuve s'avéra dès le départ inconfortable et sans agrément pour ses occupants. Dès 1934, le besoin se fit sentir d'un nouveau plan qui*

⁸⁵⁴ *Ibid.*, p. 107.

réorienterait radicalement le développement pris par la ville. Pour cela, l'architecte russe Boris Dantchitch choisit la rive droite du fleuve Oural, non exposée, celle-ci, à la pollution industrielle. Le caractère par ailleurs sobre et pratique du projet de May ne fut pas sans être utile aux architectes soviétiques. Mais ils payaient cher la leçon des erreurs que l'Allemand avait commises en raison de la confiance excessive qu'il plaçait dans le caractère infaillible de son professionnalisme. L'implantation des maisons en rangées monotones donnant sur la rue par les pignons (méthode préférée des rationalistes allemands de la fin des années 20) amena de la part du public soviétique une réaction particulièrement négative. Bien que Magnitogorsk ait été la seule ville où elles ont été utilisées sur une grande échelle, les rares recours à ces méthodes tendaient à ruiner la confiance de l'opinion publique à l'égard des idées architecturales novatrices. On en critiqua la nature mécaniste, à la fois d'un point de vue esthétique et au niveau de l'aménagement rationnel des zones résidentielles »⁸⁵⁵.

3. La fabrication de la ville

3.1. La commande

La fondation de Magnitogorsk est une commande idéologique, dans laquelle, l'industrie lourde devient, non seulement le moyen de moderniser un grand pays et d'assurer la réussite de la nouvelle forme de l'économie planifiée, mais aussi un nouveau culte de tout un nouveau type de société industrielle, jusque là encore basée sur une structure socioéconomique agraire.

3.2. L'acte de naissance

a. Le complexe métallurgique

- En décembre 1925, le XIV^e congrès du parti approuve l'industrialisation à l'échelle nationale.
- En janvier 1926 : projet de Magnitogorsk est commencé avec la création de l'Institut d'Etat pour la conception d'usines métallurgiques (GIPROMEZ), qui installe ses filiales dans les plusieurs régions, dont celle de l'Oural avec comme directeur Vitalii Gasselblat.
- En 1926 : est commencée la construction du chemin de fer, qui relie le site et le reste de l'URSS par la gare de Kartaly, à 145 km à l'est du site.
- En 1927 : débat au sein de la Commission d'Etat de planification (GOSPLAN, créée en 1921). Les ukrainiens contestent le projet à cause de manque du coke, en demandant de le déplacer dans la région minière Donbass en Ukraine, car le prix du transport pour traverser 2.000 km en chemin de fer, depuis la ville minière Novokouznetsk (fondée en 1932) est énorme.
- En 1927 : Conseil suprême de l'économie nationale (VESENKHA) engage le service de la société américaine *Henry Freyn & Co*⁸⁵⁶ (basée à Chicago, symbole de l'industrie lourde américain), spécialisée dans la conception et la construction des complexes métallurgiques, pour concevoir Magnitogorsk selon le modèle américain de Gary⁸⁵⁷, dans l'Indiana. Staline « *avança l'idée d'une Gary soviétique: si les capitalistes avaient une telle usine métallurgique, sûrement les travailleurs et les paysans devraient en avoir une aussi* »⁸⁵⁸.

⁸⁵⁵ IKONNIKOV Andreï, *op.cit.*, pp. 120, 121.

⁸⁵⁶ *Henry Freyn & Co* est une associé entre *Zimmerman Steel Company* dans Iowa de Henry Zimmerman et *Freyn Engineering Company* à Chicago.

⁸⁵⁷ A 40 km au sud-est de Chicago, Gary est une nouvelle ville patronale fondée en 1906 à Lake County, Indiana, par l'*United States Steel Corporation* pour son nouveau complexe métallurgique et son nouveau siège social. Si cette société est la plus grande société de la production métallique dans le monde à l'époque, Gary est le complexe le plus grandiose et le plus moderne jamais construit. Gary est conçue par *Freyn Engineering Company*.

⁸⁵⁸ KOTKIN Stephen, *op.cit.*, p. 42.

- En 1927 : à une réunion conjointe du GOSPLAN et du VESENKHA, Valerii Mezhlauk, le président de ce dernier précise que le coût de transport n'était pas la question la plus importante. L'important c'est la localisation stratégique du site qui permet à la nouvelle ville d'éviter les attaques ennemies, de servir comme base pour développer la partie est de l'URSS, et de diffuser l'industrie plus équitablement dans toute l'Union. Donc le choix du site est déterminé.
- En 1928 : Staline et GOSPLAN lancent le Premier plan quinquennal.
- Un groupe d'ingénieurs de *Henry Freyn & Co* débarque au siège de GIPROMEZ à Léninegrad. Mais la filiale de GIPROMEZ en Oural, nommée le Magnitostroi, (c'est aussi le nom du site), continue à travailler parallèlement aux américains. Le Magnitostroi soumet son projet, en proposant de commencer la construction à la fin de la année. Mais cette proposition est très critiquée par le GIPROMEZ à Léninegrad, elle est révisée par les experts américains à Léninegrad, mais il n'y a aucune proposition matérialisée.
- En janvier 1929 : Conseil des Commissaires du Peuple (SOVNARKOM) et le Conseil de l'Ouvrier et de la Défense (STO) donnent le feu vert pour le travail préliminaire au chantier, sans attendre le projet.
- En mars 1929 : premier groupe de campement arrive sur le site à cheval, pour construire quelques baraques et une petite boulangerie, organiser une coopérative des ouvriers et recruter plus de main-d'œuvre aux alentours.
- En mai 1929 : est commencée la construction d'une usine de brique et des fondations d'ateliers sans attendre les plans.
- En juin 1929 : le chemin de fer entre le site et Kartaly, 145km de long, est achevé avec l'aide de l'Armée Rouge, mais la qualité en est défectueuse. Les premiers trains de marchandise mettent soixante-dix jours à relier Moscou au site.
- En novembre 1929 : la Pravda, à l'occasion de l'anniversaire de la Révolution d'Octobre, publie le discours de Staline : l'« *Année du Grand Tournant* ».
- En 1929 : GIPROMEZ à Léninegrad publie finalement son projet pour le complexe métallurgique sur plus de 700 pages, avec les chartes, les plans et les tableaux.
- En 1929 : contrat avec *Henry Freyn & Co* est résilié pour des raisons inconnues par le gouvernement soviétique, qui relance un nouvel appel d'offre aux autres sociétés capitalistes. Parmi les réponses, dont *Siemens-Bauunion* de l'Allemagne, c'est *Arthur McKee & Co*, une société américaine de Cleveland, Ohio, qui est finalement retenue. Cette dernière est réputée pour son invention technique moderne concernant les hauts fourneaux et les raffineries pétrolières.
- En mars 1930 : gouvernement soviétique et *Arthur McKee & Co* signent à New York un « contrat d'assistance technique », pour une valeur de 2,5 millions de roubles d'or, pour plus de trois ans (40% en 1^{ère} année, 30% en 2^{ème} année, 15% en 3^{ème} année, 15% après la mise en production du complexe). La mission comprend la conception du complexe (y compris des ateliers auxiliaires et la mine de fer), la direction de construction sur site et la mise en production, les conseils pour commander les équipements, la construction d'une centrale électrique et un barrage, la formation des ingénieurs soviétiques sur le site et aux Etats – Unies. Le contrat précise que cette société américaine doit concevoir le complexe le plus grand possible et prévenir éventuellement l'extension, économiser des matériels et du carburant, utiliser des matières produites en URSS pour la construction, respecter les normes soviétiques, etc., et surtout les Américains n'ont que *deux mois* pour déposer leur projet complet. Le complexe doit sortir 2,5 millions de tonnes de saumon de fonte par an, et avoir une extension jusqu'à 4 millions.
- Pendant l'année 1930 : le poste de directeur de Magnitostroi change plusieurs fois, aucun des travaux de l'usine de brique n'avance.
- En mai 1930 : premier groupe du personnel de *Arthur McKee & Co* quitte des Etats-Unis, et au début de l'été, découvre un site vide, sans eau potable, ni ouvriers qualifiés, ni machines, ni matériels de construction.

- Au 1^{er} juillet 1930 : première brique pour la fondation d'un des hauts fourneaux est mis en place, en présence d'environ 14.000 personnes, y compris les personnels d'Arthur *McKee & Co*.
- En septembre 1931 : selon le modèle de la plus grande société américaine, *The U.S Steel*, le gouvernement crée l'Administration Principale de l'industrie métallurgique (GUMP), une subdivision du Commissariat Populaire de l'Industrie lourde (NKTP). La GUMP regroupe tous les établissements qui travaillent sur le site à l'intérieur de Magnitostroi (y compris les sociétés en charges de l'extraction minière Koksostroi et l'Administration d'Extraction), en divisant Magnitostroi en deux départements : construction et production. La Magnitostroi et la GUMP sont placés sous la direction du NKTP, seule institution en charge de l'ensemble de l'industrie soviétique. Le nom du complexe est le Complexe Métallurgique de Magnitogorsk.
- Au 24 décembre 1930 : contrat avec *Arthur McKee & Co* est révisé en raison de la faiblesse du dossier de projet, de l'utilisation des sous-traitances et du non respect du délai sur la livraison des plans. *Arthur McKee & Co* est chargé donc de surveiller la construction du barrage énorme, de la centrale électrique, des batteries de coke et des hauts fourneaux, qui doivent être terminée dans les quinze mois, c'est-à-dire avant le 1^{er} octobre 1931. Pendant ce délai, la société termine les plans de l'usine aux Etats-Unis mais il y a encore des incohérences avec des travaux déjà réalisés, sur le site, le broyeur de minerai est installé, le minerai de fer est extrait, le barrage est quasiment terminée, la station électrique et les premières batteries de coke sont mises en opération. Mais le travail prioritaire ce sont les hauts fourneaux, le symbole du projet entier, qui n'est pas terminé dans le délai ni pour la cérémonie de la Révolution d'Octobre.
- En février 1932, date de l'ouverture de la XVIII^e conférence du parti, nouveau délai. C'est-à-dire que l'usine est mise en opération en plein hiver avec des conditions extrêmement difficiles, les Américains protestent mais en vain. *Arthur McKee & Co* demande à ses personnels d'arrêter le travail et de rentrer immédiatement.
- Au 29 janvier 1932 : par un froid de - 30°C, le premier haut fourneau est mis en opération et il a un problème qui demande 14 heures de la préparation.
- Au 31 janvier 1932 à 10h00 : le premier haut fourneau est mis en opération avec succès. « *A Magnitostroi, à laquelle était rivée toute l'attention du pays et du monde, la vie était tournée vers le haut fourneau N°1*», souvient Iakov Gugel. « *Le lendemain, le premier fer en gueuse était produit. Des gens épanouis assemblaient des pièces comme des souvenirs ; des bustes de Lénine et de Staline étaient fabriqués à partir de ça. Des télégrammes furent envoyés à tous les partis communistes du monde et à la 17^e Conférence du Parti. Au nom de l'Etat soviétique, Mikhaïl Kalinine lut le message triomphant aux délégués de l'assemblée : Le 1^{er} Février (1932) à 9h30 du matin, le premier fer en gueuse du Haut Fourneau N°1 de Magnitogorsk a été produit. Le fourneau fonctionne normalement* »⁸⁵⁹.
- En mars 1932 : contrat entre *Arthur McKee & Co* et le gouvernement soviétique est résilié.
- En juin 1932 : deuxième haut fourneau est mis en opération, avec le deuxième usine de batteries de coke et du broyeur de minerai. La construction du complexe est considérée comme terminer.
- En 1932 : gouvernement soviétique achève le Premier plan quinquennal en seulement quatre ans et trois mois, avec le slogan : « Cinq en Quatre », « Tempo bolchevique », en considération de la mise en service de Magnitogorsk.
- Fin 1932: premier débat sur le « marché socialiste » ouvert dans le journal du Commissariat du Peuple de l'Industrie lourde : « *un économiste proposa que les prix des biens industriels devaient refléter l'approvisionnement et la demande, et que les firmes devaient traiter directement les unes avec les autres, au lieu de placer les commandes d'équipement et de ravitaillement sous le commandement de la bureaucratie centrale. A l'étonnement de tous, en novembre 1932, Ordzhonikidze introduisit brusquement ce genre de procédures dans*

⁸⁵⁹ *Ibid.*, p. 50.

l'industrie du fer et du métal. Comme l'argumentait R. W. Davies, ce changement impulsif, qui devait commencer le 1er janvier 1933, montrait simplement combien l'économie planifiée émergente n'était toujours pas mise en place »⁸⁶⁰.

- En 1933 : gouvernement soviétique lance le Deuxième plan quinquennal.
- En juillet 1933 : premier four de *martin* est mis en opération, Magnitogorsk commence finalement à produire le métal. A la fin de l'année, encore trois fours de *martin* et le quatrième haut fourneau sont mis en opération. Le complexe métallurgique commence à apparaître.
- En août 1933, Ordzhonikidze, patron du Commissariat du Peuple de l'Industrie lourde, visite le complexe pour la décoration et la cérémonie d'achèvement, mais aussi pour ordonner la mission du complexe au sein du Deuxième plan quinquennal : « *alors que le premier plan quinquennal cédait la place au second, la tâche de Magnitogorsk refléta cela à tout le pays : pas seulement pour ralentir un peu les choses, mais aussi pour apporter de l'ordre à ce qui avait été irréversiblement mis en place dans la rapidité pour industrialiser d'une manière « socialiste », c'est-à-dire « non-capitaliste* »⁸⁶¹.
- En 1934 : le complexe devient le Complexe Métallurgique de Magnitogorsk de Staline (le vrai nom de Staline signifie l'Homme de Fer). Le XVIIe congrès du parti est baptisé « *le Congrès du Victoire* » dans le « *pays du socialisme victorieux* ».

b. La Ville Socialiste

- En 1929 : Institut d'Etat de la planification de ville (GIPROGOR), publie une esquisse imaginaire de Pavel Egorov, le complexe métallurgique et la Ville Socialiste.
- En décembre 1929 : concours à la recherche d'un nouveau type d'habitation socialiste.
- En 1929 : gouvernement soviétique envoie une délégation afin d'inviter l'architecte Ernst May à venir en URSS pour Magnitogorsk.
- En janvier 1930 : May signe le contrat et part en septembre avec presque tous ses collaborateurs à Francfort. May travaille au compte de plusieurs institutions soviétiques : TSECOMBANK entre 1930-1932, l'Organisation de Standardisation de Conception de la ville (STANDARDPROEKT) en 1932-1933, l'Organisation de Conception de la ville (GORKSTROIPROEKT) à partir 1933, et pour plusieurs projets : le quartier d'habitation de Tracteur Stalingrad, Nijni Taguil, Orsk, Makiivka, Karaganda, Novokouznetsk, la reconstruction de Moscou. Magnitogorsk reste le plus grand projet.
- En janvier 1930 : Conseil des Commissaires du Peuple de la RSFS de Russie (SOVNARKOM de Russie), lance le concours de Magnitogorsk pour 14.000 habitants, le jury est présidé par Nicolaï Milioutine. En mars 1930, il y a dix-neuf projets rendus, aucun premier prix n'est décerné, le projet de Chernyshev est déclaré lauréat.
- En 1930 : Nikolaï Milioutine publie son ouvrage « *Sotsgorod – Planification des Villes Socialistes* », en reprenant également les concepts de la Cité linéaire. Il réalise aussi une proposition avec les concepts de la Cité linéaire pour Magnitogorsk, ainsi que la ville de Tracteur Stalingrad et la ville d'Automobile de Gorki, la chaîne de production imite le modèle de Ford.
- En 1930 : Ivan Illich Leonidov, membre important de l'OSA (l'Union d'Architectes Contemporains, fondée par Moisei Ginzburg et Alexander Vesnin, premier groupe du constructivisme russe), propose également un plan linéaire pour Magnitogorsk.
- En juillet 1930 : à l'occasion de l'ouverture du XVIe congrès du parti, les dirigeants de Magnitogorsk posent cérémonieusement les pierres de fondation du premier immeuble, sans attendre le plan.
- En octobre 1930 : May arrive sur le site de Magnitogorsk avec les représentants de TSEKOMBANK, GIPROGOR. Il découvre que son projet ne correspond pas à la topographie locale comme celui de Chernyshev, et que la Ville Socialiste est déjà en construction sans

⁸⁶⁰ *Ibid.*, p. 58.

⁸⁶¹ *Ibid.*, p. 54.

plans, sur la rive gauche entre le complexe et les mines. La position du complexe métallurgique par rapport à la Ville Socialiste est critiquée à cause de l'orientation du vent. En même temps, la localisation de la Ville Socialiste sur la rive gauche ou la rive droite est toujours en débat au sein du gouvernement soviétique.

- En février 1931 : May s'installe sur le site avec sa brigade. Il estime qu'il est impossible d'avoir un plan d'aménagement général de l'ensemble de Magnitogorsk, car celui du complexe métallurgique est planifié avant celui de la Ville Socialiste.

- Au début 1932 : May propose deux nouveaux schémas directeurs linéaires, un avec la Ville Socialiste sur la rive gauche, l'autre principalement sur la rive droite, en intégrant les constructions en cours sur la rive gauche, ainsi que la création d'une ville satellite au nord. Ces propositions sont étudiées par le conseil technique et scientifique du Commissariat du Peuple d'Économie Municipale (NARKOMKHOZ), qui semble avoir approuvé la variante de la rive gauche, mais pas la ville satellite. En même temps, les constructions sont poursuivies sur la rive gauche, indépendamment des études détaillées de May et des débats.

- En août 1932 : STO donne l'ordre de créer séparément l'agence de construction des logements, avec ses propres moyens (le financement, les matériaux, la main-d'œuvre...). Il demande que le plan détaillé de la Ville Socialiste pour 200.000 habitants soit terminé dans quatre mois.

- En novembre 1932 : May est écarté du projet de Magnitogorsk.

- En 1933 : May quitte l'URSS pour l'Afrique. Il ne revient qu'en Allemagne de l'Ouest qu'en 1953. Les logements sur la rive gauche sont occupés par les architectes soviétiques.

- En mars 1933, la revue d'*Architecture Soviétique* (fondée et dirigée par Nikolais Miliutin) publie les deux schémas directeurs de May. Mais ses conceptions sont critiquées parce qu'elles n'ont pas réussi à adopter une approche léniniste suffisamment.

- En novembre 1933 : le STO publie un décret pour décider la localisation définitive de la Ville Socialiste sur la rive droite.

- Deux architectes : B. V. Danchich et A. A. Shtange de LENGORSTROIPROEKT réalise une esquisse pour la Ville Socialiste sur la rive droite, en face du complexe métallurgique. Elle doit attendre l'objectif de 300.000 habitants dans vingt ans.

- En janvier 1934 : le secrétaire du parti de Magnitogorsk, Beso Lominadze, conteste l'esquisse proposée sur la rive droite. Le début du chantier doit être reporté à 1935, mais le silence reste jusqu'en 1937. Entre temps, la ville lance sur la rive gauche, deux logements préfabriqués selon la conception de May, à côté du cinéma de Magnitogorsk.

- En 1938 : Nouveau secrétaire de la Ville Socialiste, Alexandre Semenov déclare que l'on construit 150.000 m² de logements pour 30.000 d'habitants cette année là, mais en réalité, il n'y a toujours rien. Après le départ de May, les constructions sur la rive gauche sont poursuivies par les architectes soviétiques. Tandis que le projet de la Ville Socialiste sur la rive droite ne se finalise que dans des années 1950.

3.3. Les acteurs

La partie soviétique :

- Joseph Staline, Secrétaire général du PCUS de 1924 à 1953, année de sa mort.

- Le Comité exécutif Central de la Russie (VTsIK) du Congrès des Soviets.

- Le Conseil de Commissaires du Peuple (SOVNARKOM) et le Conseil de l'Ouvrier et de la Défense (STO).

- Le Soviet Suprême de l'économie nationale (VESENKHA), l'institution supérieure d'état pour la gestion de l'économie, créée par VTsIK et SOVNARKOM.

- Le Comité d'Etat pour la planification (GOSPLAN), chargé de définir les objectifs économiques et industriels à atteindre, à travers les plans quinquennaux.

- Le Commissariat Populaire de l'Industrie lourde (NKTP), membre de SOVNARKOM.

- L'Administration Principale de l'industrie métallurgique (GUMP), une subdivision de NKTP.
- Le Complexe Métallurgique de Magnitogorsk (MMK) : l'usine et le minerai, sous l'administration de GUMP.
- L'Institut d'Etat de la conception d'usines métallurgiques (GIPROMEZ) à Leningrad, dont la subdivision de l'Oural de GIPROMEZ est rebaptisé sous le nom de Magnitostroi en 1927.
- Le Magnitostroi : la société publique chargé de la conception et la construction du complexe, subordonné à GUMP.
- Le Koksostroi : chargé de la construction de l'usine de coke, fusionné avec Magnitostroi en 1933.
- L'Administration d'Extraction (GRU).
- L'Institut d'Etat de la planification de la ville (GIPROGOR), qui a embauché Ernst May.
- Le Commissariat du peuple à la sécurité gouvernementale (police politique, NKVD)
- La Commission de Contrôle Centrale et l'Inspection d'Ouvriers et Paysans (TsKK-RKI).
- La Ligue des jeunes communistes (KOMSOMOL).
- Les architectes soviétiques : B. V. Danchich et A. A. Shtange de LENGORSTROIPROEKT.
- Nikolai Milioutine et Ivan Illich Leonidov.

La partie étrangère :

- *Henry Freyn & Co.*
- *Arthur McKee and Co* avec ses sous-traitances : Ogleby Norton (pour le minerai de fer) et *Koppers and Co* (pour l'usine de coke).
- Ernst May et sa brigade.

La main-d'œuvre :

- Parmi 250.000 personnes, se trouvent des paysans, des ouvriers et des ingénieurs mobilisés, des *koulaks* et leurs familles déportés, des prisonniers, des membres de l'Armée Rouge et du parti, des étrangers – partisans du Socialisme et de l'URSS.

3.4. Les phases de construction

Il y a une phase de construction, mais le chantier du complexe métallurgique est commencé sans attendre les plans finals de la firme américaine. Le temps des études dure de 1925 à 1932 et le temps de construction de 1929 à 1939. Pour la Ville Socialiste, les ouvriers doivent loger pendant des années dans la « ville de tente » en textile, avant la construction de vrais logements à rive gauche du fleuve Oural.

3.5. Le financement

Avec la politique du capitalisme d'Etat, le financement des études et de la construction du complexe métallurgique et de la Ville Socialiste, est à la charge de l'Etat. Si le contrat avec la firme *Arthur McKee & Co* indique que les honoraires sont de 2,5 millions de roubles d'or, une publication officielle (*Pravda*, 6 novembre 1931) estime que le montant des travaux revient à 1,4 billions de roubles pour l'année 1939. Pour l'année 1931, la dépense se montait à 204,7 millions de roubles. Une autre publication officielle (*Stroitelstvo i ekspluatatsiia*), estime que le montant des travaux est de 2,5 billions de roubles, dont 607 millions sont déjà utilisés, à la date du 1^{er} janvier 1934. Mais pour Stephen Kotkin, il est impossible de connaître le montant exact.

4. La valeur de la ville

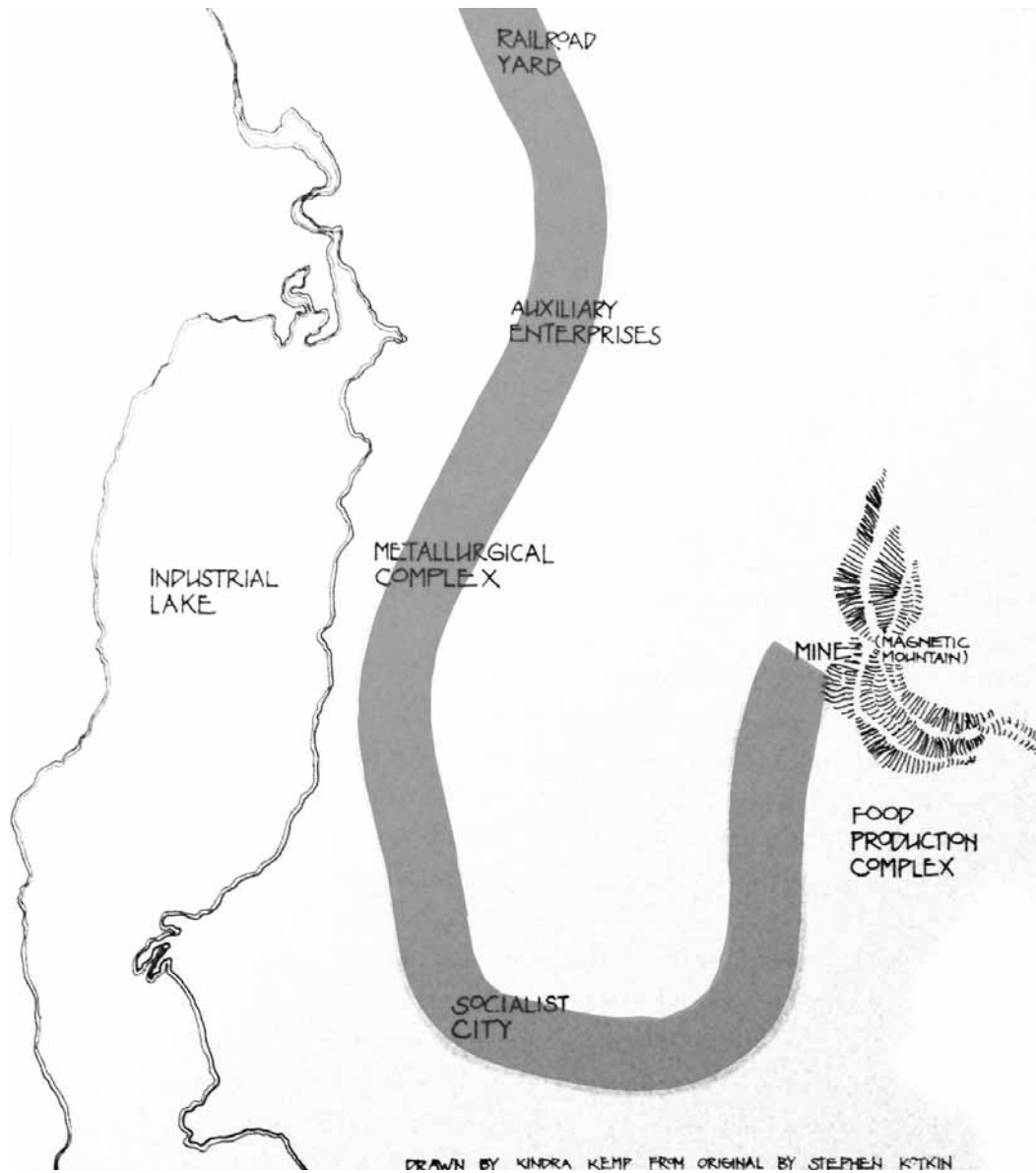
« Parmi les phénomènes les plus largement observés dans l'Histoire, le stalinisme est à juste titre abominable en tant que système politique despotique. Cependant, un regard attentif à Magnitogorsk dans les années 1930 démontrera que le stalinisme ne repose pas sur la formation d'un état mammouth par des moyens de destruction de la société, mais sur la création d'une nouvelle société - manifeste dans les relations de propriété, dans la structure sociale, l'organisation de l'économie, la pratique politique et la langue. Le stalinisme signifiait l'avènement d'une société spécifiquement socialiste basée sur le rejet du capitalisme, dont l'appréciation est peut-être approchée à travers une étude de cas nettement convergente »⁸⁶².

« Mais Magnitogorsk demeurait l'emblème quintessentiel de la grande transformation par lequel le but éclairé de l'usage de la science pour parfaire la société, ayant été la découverte de la mobilisation politique pendant la Révolution française et filtré par l'industrialisation et la montée concomitante de la classe ouvrière, était devenu une réalité à laquelle chacun pouvait participer personnellement. Cette perspective passa inaperçu à un grand nombre d'observateurs étrangers, ainsi qu'à la plupart des habitants de l'URSS. Que Magnitogorsk, en tant que résumé de la construction du socialisme, apparut comme l'incarnation de ce rêve éclairé aurait été une raison suffisante à l'attention que le monde lui apportait. En même temps, Magnitogorsk apparut aussi comme l'exemple des bénéfices supposés dérivés de l'avancée de l'urbanisme. Avant la révolution en Russie, les villes étaient craintes comme des anomalies de développement et des menaces dangereuses à l'ordre sociopolitique; mais après 1917, elles commencèrent à être vues comme l'incarnation du progrès et de ce fait comme les premiers remparts pour l'ordre existant. Plus que cela, les villes furent les bienvenues en tant que terrains de tests pour produire des armées de citoyens modèles, dont les activités collectives amplifiaient le potentiel grand pouvoir de l'Etat soviétique. Même si à la veille de la guerre, en 1941, seul un tiers de la population vivait dans des villes, la révolution russe fut une révolution favorisant la concentration urbaine. L'engouement de la Russie révolutionnaire pour la ville pourrait revendiquer une généalogie dans l'expérience européenne, où les villes avaient longtemps été célébrées comme le principal élément de civilisation »⁸⁶³.

⁸⁶² *Ibid.*, p. 1.

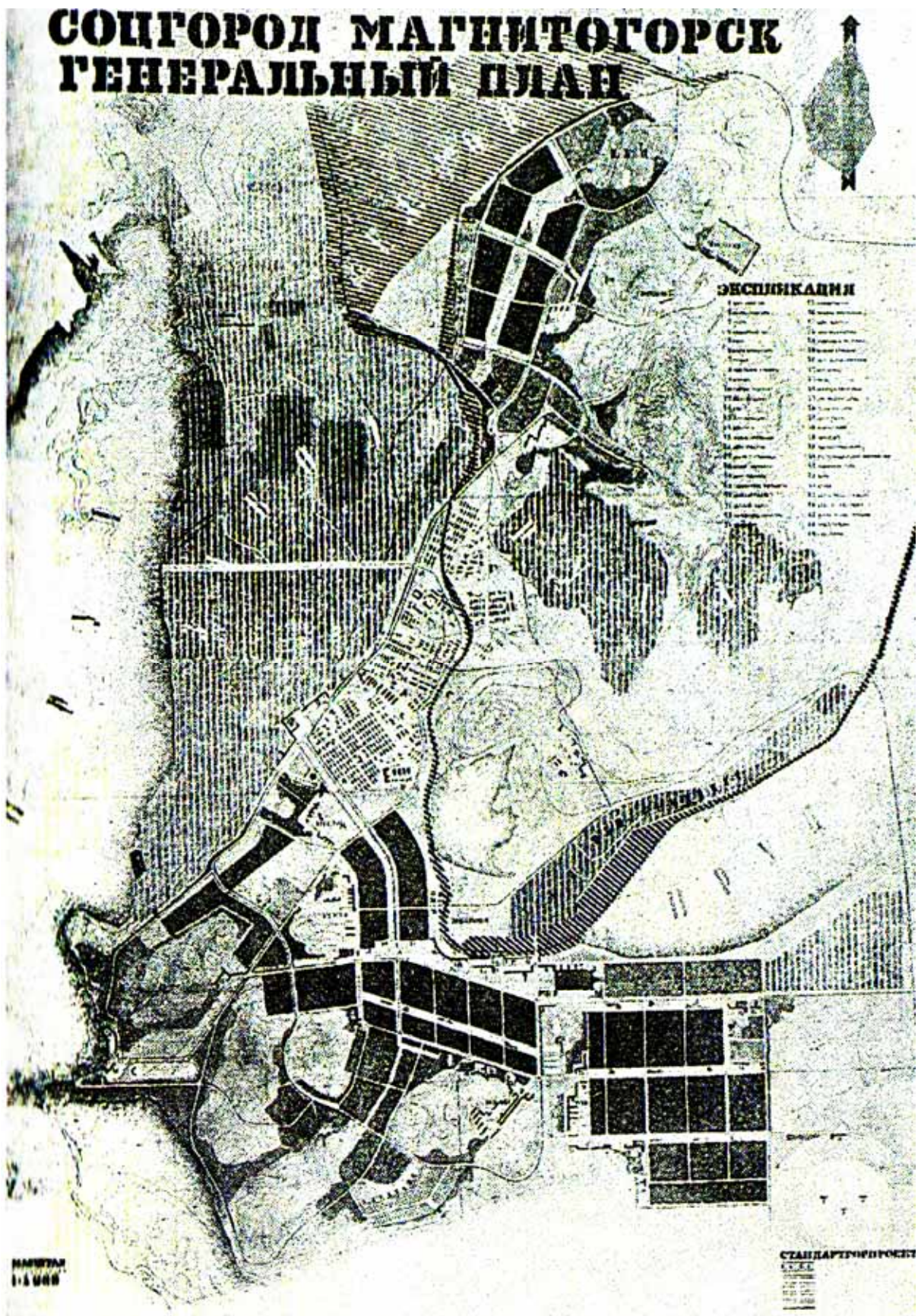
⁸⁶³ *Ibid.*, pp. 18-19.

- Note sur la traduction : les citations issues des ouvrages en anglais concernant la monographie de Chandigarh, de Milton Keynes et de Magnitogorsk ont été traduites en français par Bertrand Malbaux, architecte dplg.



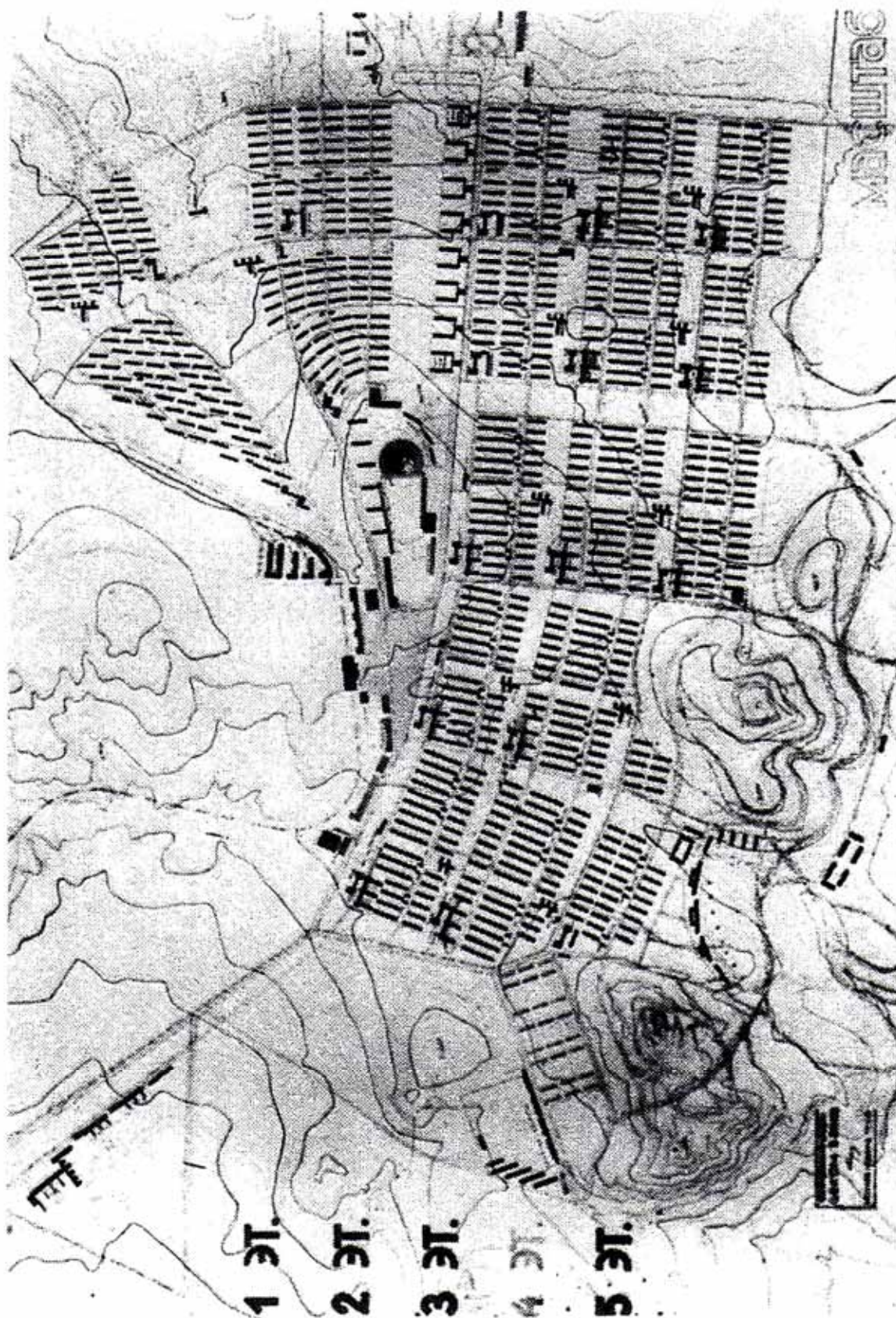
II.6-1. Axe de développement de Magnitogorsk selon Stephen Kotkin.

Source: KOTKIN Stephen, *Magnetic Mountain: Stalinism as a Civilization*, éd. University of California Press, 1995, p. 143.



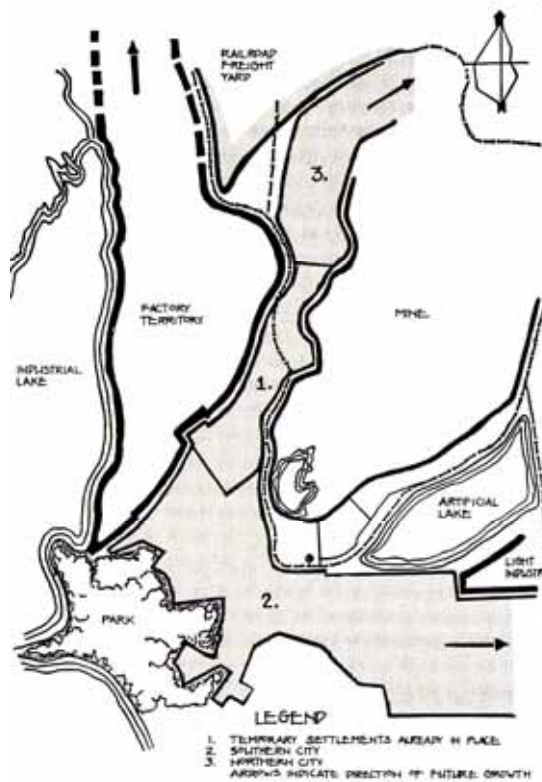
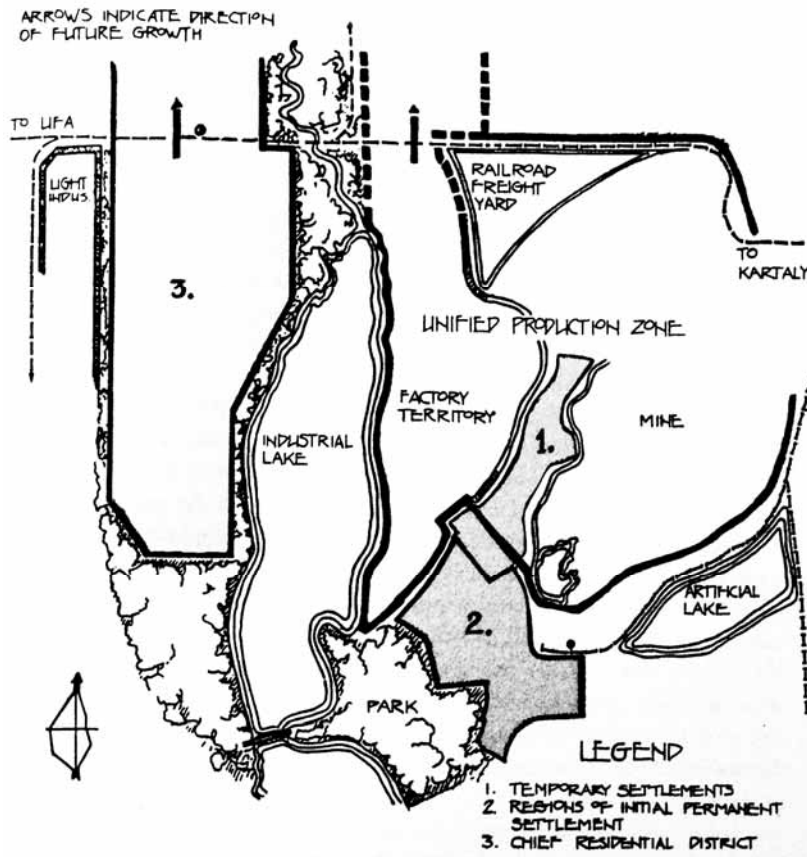
П.6-2. Plan d'aménagement de Magnitogorsk d'Ernst May, 1932. Ce plan est présenté dans la revue « Architecture soviétique », N°3, 1932.

Source : MILIOUTINE Nicolai (présenté par Jean-Louis Cohen, traduit du russe par Elisabeth Essaïan), *Sotsgorod, le problème de la construction des Villes Socialistes*, éd. de l'imprimeur, Paris, 2002, p. 25.



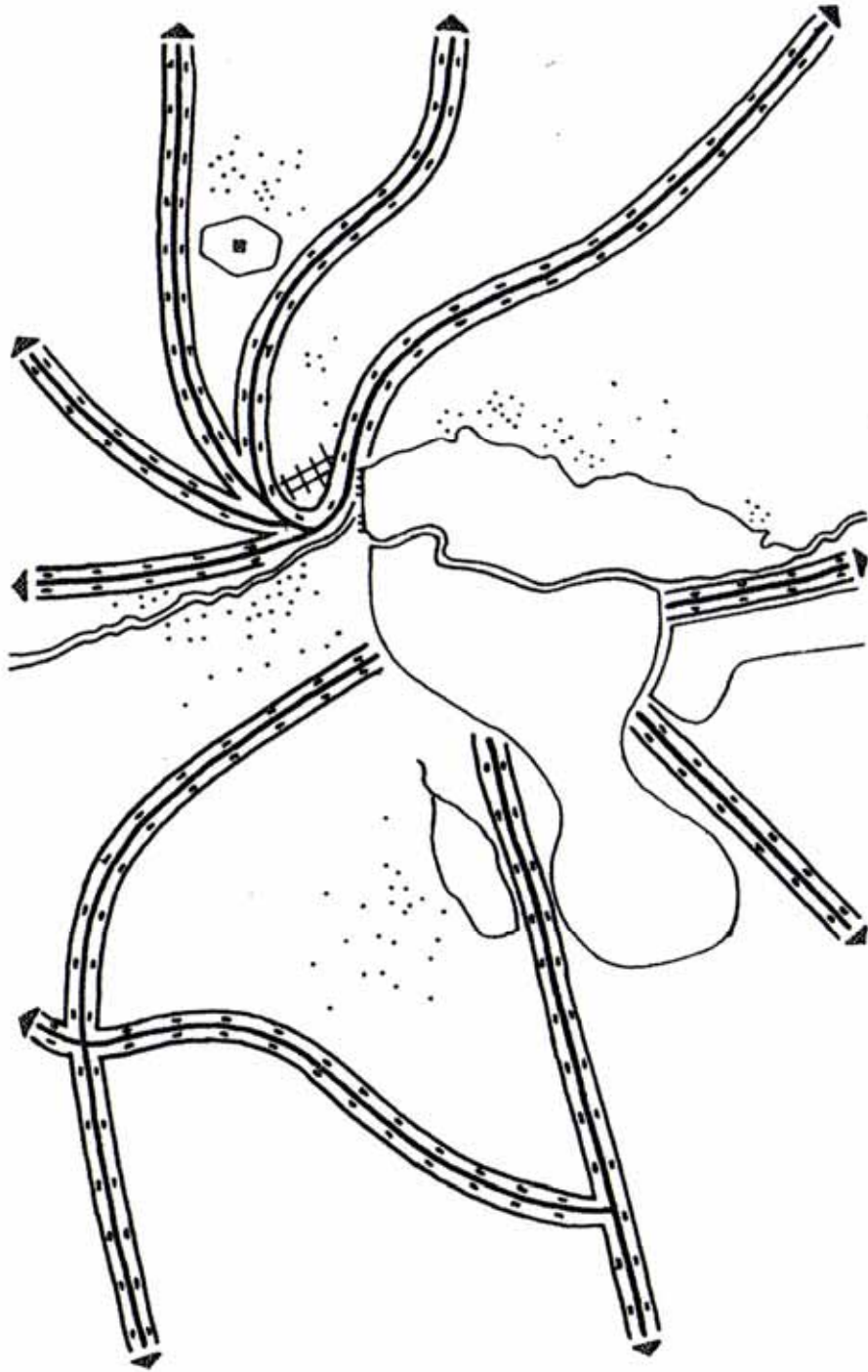
II.6-3. Plan d'urbanisme d'Ernst May pour la partie de la Ville Socialiste.

Source : IKONNIKOV Andreï, *l'Architecture russe de la période soviétique*, éd. Pierre Mardaga, Paris, 1990, p.128.



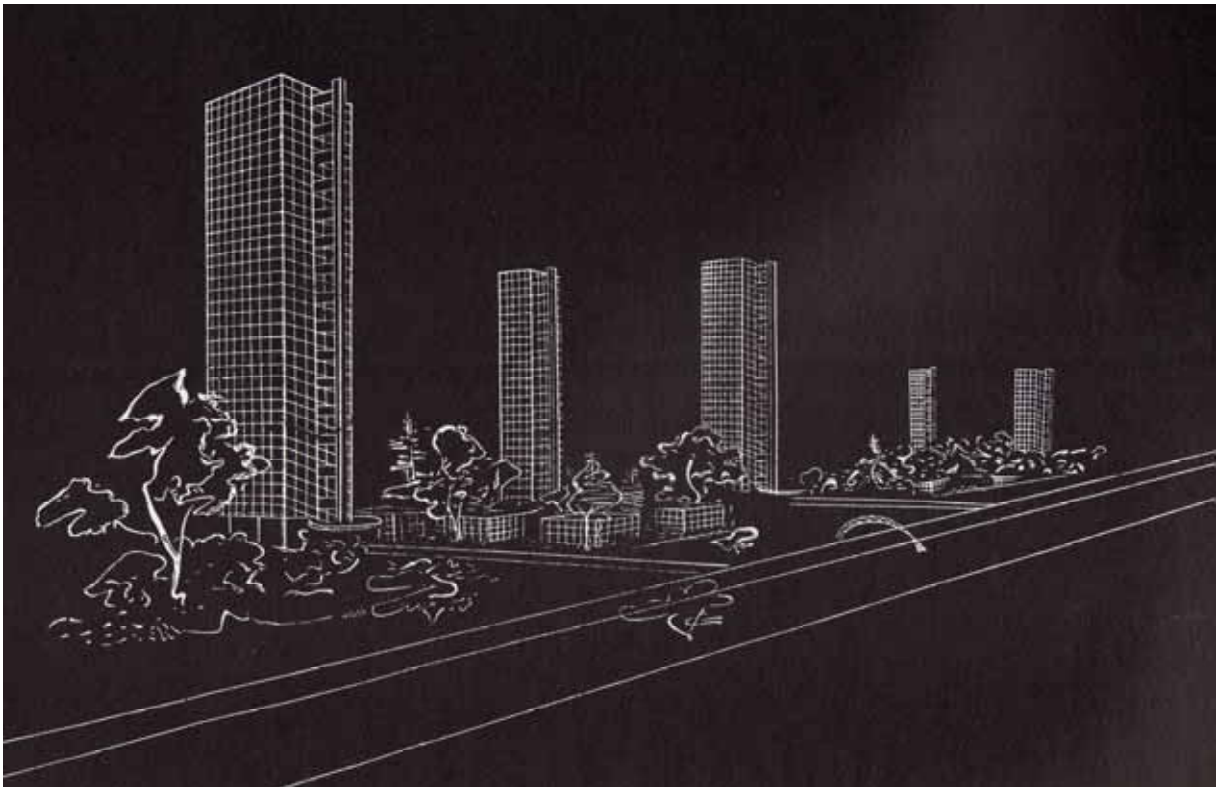
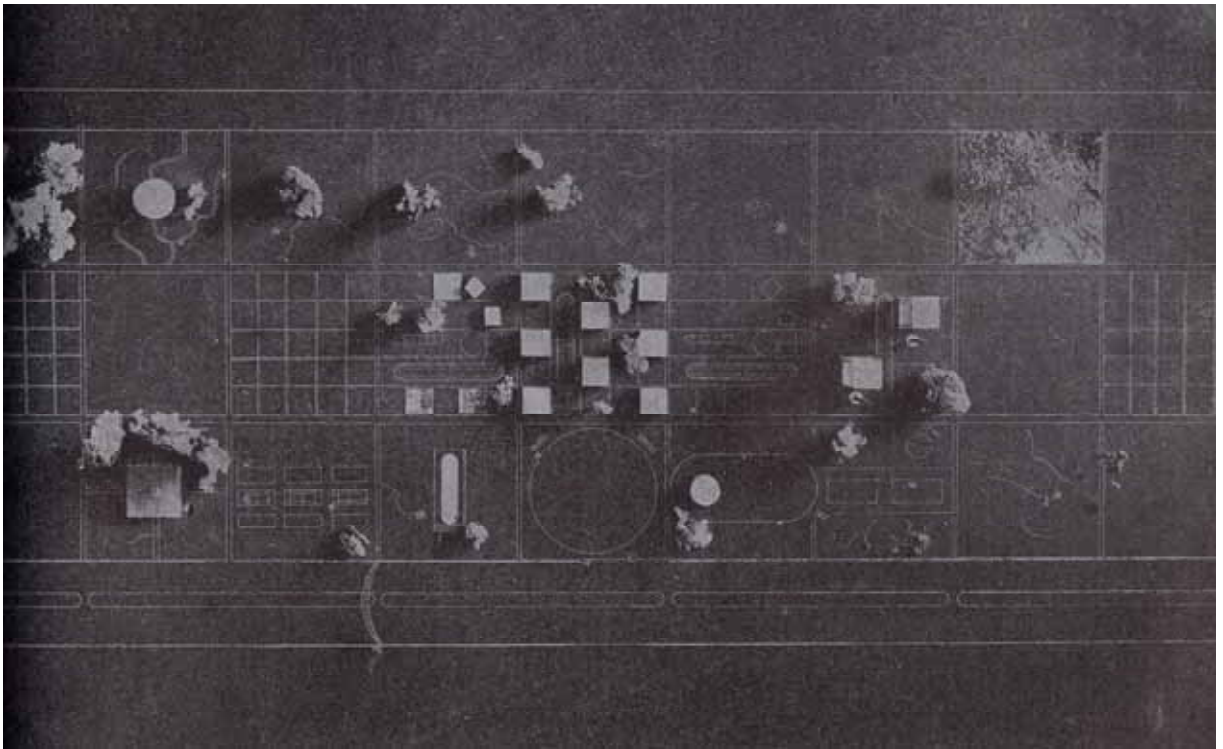
II.6-4. Propositions d'Ernst May pour la localisation des Villes Socialistes, avec ou sans la rive droite, selon Stephen Kotkin d'après la publication de la revue « Architecture soviétique », N°3, 1933.

Source: KOTKIN Stephen, *Magnetic Mountain: Stalinism as a Civilization*, éd. University of California Press, 1995, pp. 112, 113.



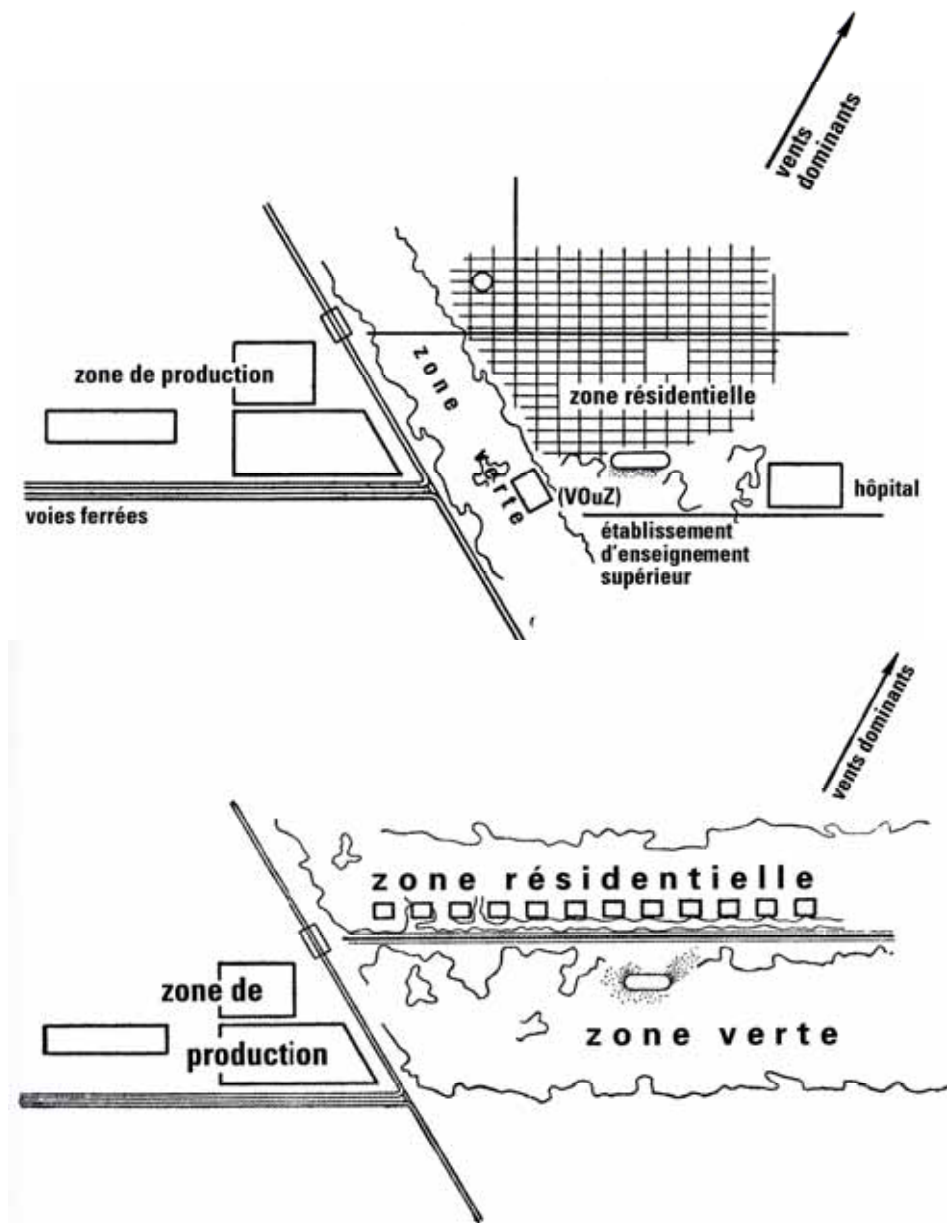
II.6-5. Projet d'OSA, « désurbanistes », pour le concours de Magnitogorsk en 1930 : plan directeur.

Source : IKONNIKOV Andreï, *l'Architecture russe de la période soviétique*, éd. Pierre Mardaga, Paris, 1990, p.115.



II.6-6. Projet d'OSA, « désurbanistes », pour le concours de Magnitogorsk : plan détaillé et perspective d'une « ligne résidentielle ».

Source : MILIOUTINE Nicolai (présenté par Jean-Louis Cohen, traduit du russe par Elisabeth Essaïan), *Sotsgorod, le problème de la construction des Villes Socialistes*, éd. de l'imprimeur, Paris, 2002, p. 93, 95.

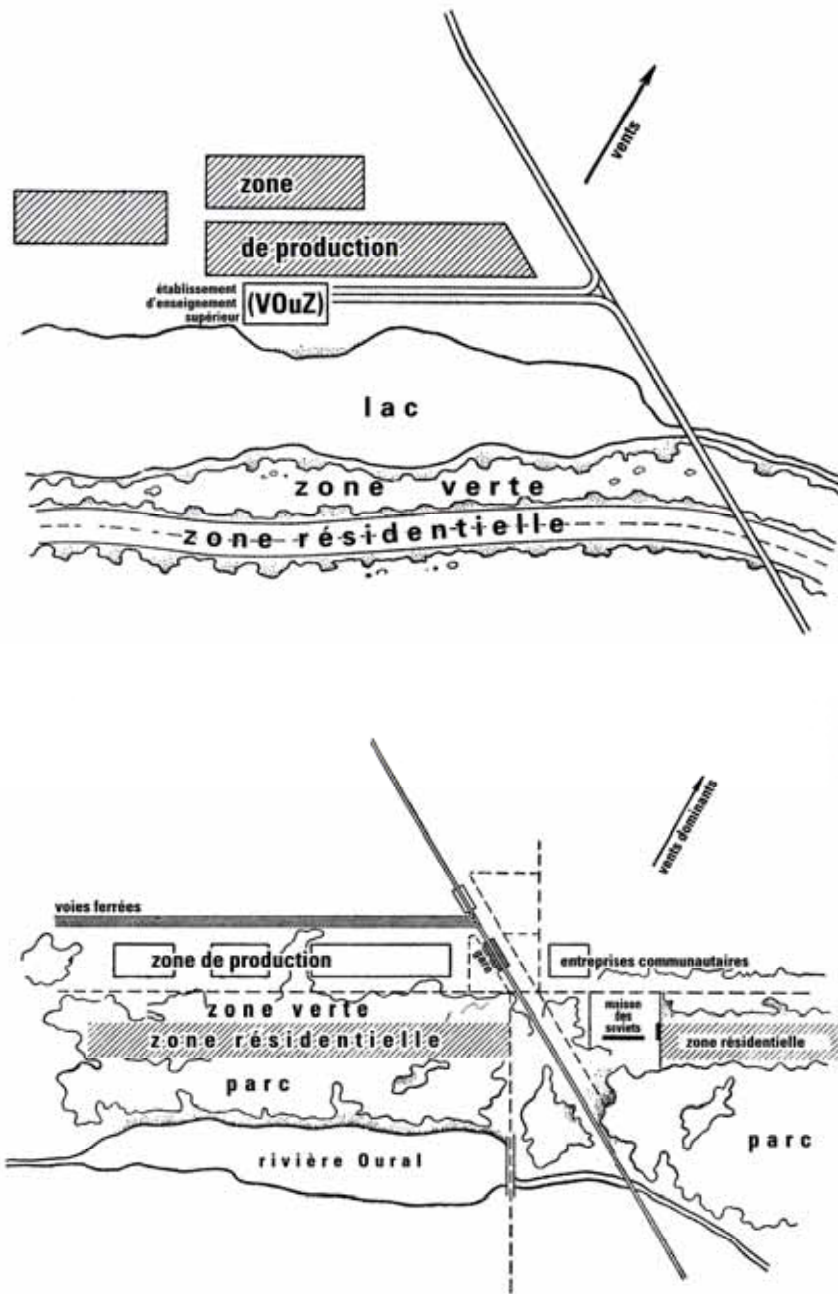


II.6-7. Projet retenu du concours de Magnitogorsk en 1930 (en haut) et celui proposée par OSA (en bas) selon l'analyse de Nicolaï Milioutine :

- Le plan d'aménagement de Magnitogorsk retenu lors du concours comporte les principaux défauts suivants : 1. le territoire des usines est trop compact et ne permet de développement dans aucune direction, 2. les voies ferrées séparent les usines de la zone résidentielle, 3. l'établissement d'enseignement supérieur est éloigné de l'usine, 4. les institutions des soviets également, 5. pour la moitié des ouvriers, la distance à parcourir jusqu'au lieu de travail sera de plus de 3 km, allant parfois jusqu'à 4, voire 7km, 6. le quartier d'habitation est trop ramassé. Il est impossible de parler d'union avec la vie rurale, 7. le plan d'eau de la rivière Oural n'est absolument pas utilisé pour le quartier d'habitation, 8. la longueur des rues est extrêmement grande à cause du découpage par quartiers, 9. l'impact des vents depuis l'usine vers le quartier d'habitation n'est pas totalement écarté.

- Le plan d'aménagement proposé par l'OSA : 1. du point de vue de l'implantation de l'usine et des voies, [ce plan] souffre des mêmes défauts que le plan retenu pour le concours ; 2. la distance jusqu'au lieu du travail est supérieure, pour la plupart des habitants, à 6 km et atteint parfois 21 km, ce qui demanderait des dépenses considérables pour le transport intérieur et, même dans ce cas, le résultat serait douteux, 3. le quartier d'habitation est implanté et projeté de manière idéale pour la vie, en dehors du fait que le plan d'eau de la rivière Oural n'est pas utilisé.

Source : MILIOUTINE Nicolaï (présenté par Jean-Louis Cohen, traduit du russe par Elisabeth Essaïan), *Sotsgorod, le problème de la construction des Villes Socialistes*, éd. de l'imprimeur, Paris, 2002, pp. 66, 67.

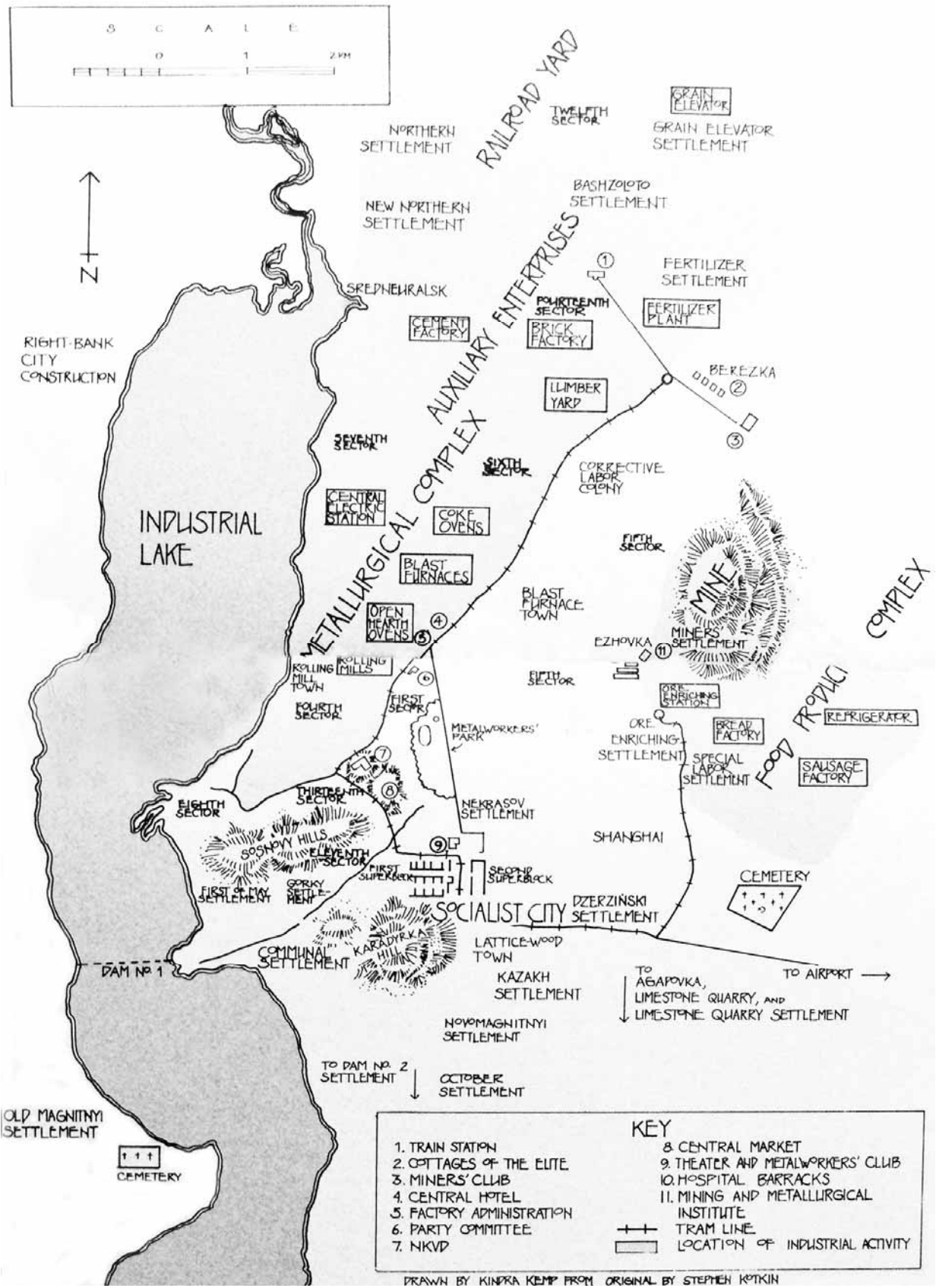


II.6-8. Projet de Stroïkom (en haut) et de Nicolai Milioutine (en bas) pour le concours de Magnitogorsk en 1930, selon l'analyse de Nicolai Milioutine :

- Le plan d'aménagement proposé par le Stroïkom possède deux défauts notables : 1. la distance du lieu de travail jusqu'aux habitations va de 2 à 21 km, 2. le plan d'eau est très peu utilisé. Par d'autres aspects, ce plan est assez satisfaisant.

- Notre proposition d'aménagement [Milioutine] selon le système fonctionnel de la chaîne de production rectifie les plans du Stroïkom et de l'OSA et élimine leurs défauts. La distance la plus grande que les ouvriers auront à parcourir de leur lieu d'habitation à leur poste de travail sera de 1,5 km, et, pour la plupart d'entre eux, de 500 à 700 m. Le quartier d'habitation est tout entier noyé dans la verdure. Il est disposé sur les rives de l'Oural, qui, grâce à la construction d'un barrage, forme un lac ; des locaux d'enseignement technique et supérieur se trouvent sur les lieux d'entreprises, la gare - au centre du quartier d'habitation, de même que les établissements culturels et le soviet. Les fenêtres des logements s'ouvrent sur le parc ou la rivière. L'hôpital, de système pavillonnaire, est situé au bord de la rivière. Les voies ferrées sont transférées au-delà de l'usine et se trouveront à 1 ou 2 km de l'habitat.

Source : MILIOUTINE Nicolai (présenté par Jean-Louis Cohen, traduit du russe par Elisabeth Essaiian), *Sotsgorod, le problème de la construction des Villes Socialistes*, éd. de l'imprimeur, Paris, 2002, pp. 67, 68.



II.6-9. Développement de Magnitogorsk en 1939, selon Stephen Kotkin.

Source: KOTKIN Stephen, *Magnetic Mountain: Stalinism as a Civilization*, éd. University of California Press, 1995, page de couverture.

ANNEXE

**CALCUL DU GOSPLAN DE LA RSFSR
NOMBRE D'HABITANTS POUR LA VILLE DE MAGNITOGORSK
DANS L'HYPOTHÈSE DE L'ÉQUIPEMENT COLLECTIVISÉ REpondANT AUX
BESOINS DE LA VIE QUOTIDIENNE DE LA POPULATION**

I

a) Personnel actif du combinat, occupé comme suit

Ouvriers	9 910 personnes
Employés	1 491
Total	11 401

b) Les conditions de production permettent d'occuper

	Ouvriers		Employés		Total
	Personnes	en %	Personnes	en %	
Hommes	6 937	70	895	60	7 832
Femmes	2 973	30	596	40	3 569
AU TOTAL	9 910	-	1 491	-	11 401

II

a) Hommes employés dans la production
Pour ce nombre, les femmes sont habituellement
(suivant les données du TsOu)

	70 %	6 937 pers.
	4,6 %	319 »

L'effectif de base des ouvriers

	7 256 »
--	---------

b) Parmi les hommes : célibataires (suivant les données du TsOu) 12 % - 13 % 853 pers.
vivant en famille 6 084 personnes, au total 6 937 »
Parmi les femmes : célibataires (suivant les données du TsOu) 28 % 90 »
vivant en famille 72 %, 229 personnes, au total 319 »

Total des célibataires 943 pers., en famille 6313 pers., au total 7 256 »

III

La composition moyenne d'une famille :

Hommes	3,8 pers.	X	6 084 =	23 119 pers.
Femmes	3,2	X	229 =	743 »
Célibataires				943 »

Total de la population ouvrière
familles comprises 24 895 »

IV

a) (voir p. I) taux des employés 60 % 895 pers.
Pour ce nombre, les femmes sont habituellement 25 %-26 % 233 »

L'effectif de base des employés

	1 128
--	-------

b) Parmi les hommes employés : célibataires 13,5 % - 14 % 125 pers.
vivant en famille 770 personnes, au total 895 »

Parmi les femmes employées : célibataires 37 % 86 »

vivant en famille 147 pers., au total 233 »

Total de célibataires 211 pers., en couple 917 pers., au total 1 128 »

V

Composition moyenne d'une famille : Hommes 3,8 X 770 = 2 926 pers.
Femmes 3,2 X 147 = 470 »
Célibataires 211 »

Total 3 607 »

VI

L'ensemble de la population liée à la production :

	Y compris de personnes disposant d'un revenu	Y compris de personnes sans revenu
Ouvriers et membres de leurs familles	24 805	17 549
Employés » » » » »	3 607	2 479
AU TOTAL	28 412	20 028

II.6-10.11. Planification et programmation de GOSPLAN en vue de la conception de Magnitogorsk.

Source : MILIOUTINE Nicolai (présenté par Jean-Louis Cohen, traduit du russe par Elisabeth Essaïan), *Sotsgorod, le problème de la construction des Villes Socialistes*, éd. de l'imprimeur, Paris, 2002, pp. 122, 123.

VII

Suivant les calculs départementaux, l'estimation prévisionnelle pour les cadres d'institutions publiques, socio-culturelles et de service est de 5 480 places vacantes dont 1 430 seront nécessairement occupées par des hommes (ce qui laisse, par conséquent, 4 050 places vacantes pour les femmes).

Parmi les 1 430 hommes seront amenés de l'extérieur à travailler dans les activités de service - 14 % de célibataires - 200 pers., vivant en famille - 1 230 pers.

Le coefficient familial 3,8	4 674 pers.
Célibataires	200 »
Total	4 874 »

VIII

L'ensemble de la population	Y compris de personnes disposant d'un revenu	Y compris de personnes sans revenu
Liée à la production 28 412 pers.	7 256	17 549
aux activités de service 4 874 »	1 430	3 444
AU TOTAL 33 286 pers.	9 814	23 472

Mais il y avait 11 401 places vacantes, à la produc. sont occupées 8 384, inoccupées 3 017 » 5 480 » aux activités de service 1 430. » 4 050

Au total 16 881 9 814 7 067

Les places vacantes inoccupées au nombre de 7 067 personnes seront remplacées en puisant dans la population ne disposant pas de revenu.

Nous obtenons ainsi la composition suivante de la population.
En tout 33 286, disposant d'un revenu 16 881, ne disposant pas de revenu 16 405.

IX

Suivant les données du Tsou concernant la composition des membres de familles des métallurgistes, répartis par tranches d'âge, nous obtenons :

	Célibataires	Vivant en famille	Membres de famille de moins de 16 ans	De 16 à 59 ans	60 ans et plus
Ouvriers hommes	893	6 084	7 398	8 250	1 387
» femmes	90	229	260	225	29
Employés hommes	125	770	878	1 132	146
» femmes	86	147	122	168	33
Hommes occupés dans les activités de service	200	1 230	1 392	1 838	234
Total	1 354	8 460	10 040	11 603	1 729
Le nombre total	33 286 pers.				

En offrant des places vacantes à 7 067 personnes sur l'ensemble (11 603 personnes) de la population ne disposant pas de revenu de 16-59 ans, il nous reste 4 536 personnes, dont près de 1 000 seront occupées à la maintenance des habitations ; le groupe le plus jeune (16-19 ans) sera dispensé de travailler pour suivre l'enseignement dans l'Institut des mines (440 personnes) et l'école secondaire (500 personnes) ; il faut tenir compte de 3 % d'inaptes au travail pour des raisons diverses (invalides, etc.) près de 1 000 personnes.

Il reste une réserve de 1 496 personnes sans emploi, mais en état de travailler, dont le travail peut être organisé dans les ateliers artisanaux coopératifs, près des sovkhosy, des potagers. Tous les calculs sont établis à partir des coefficients maximaux. Ainsi : le nombre de célibataires aurait pu être augmenté, ce qui aurait diminué la population de 1 000 à 1 500 personnes ; la composition de la population féminine occupée dans la production aurait pu être augmentée de 500 personnes, ce qui aurait diminué la population d'environ 1 500 personnes.

SUR LA RECONSTRUCTION DU MODE DE VIE RÉSOLUTION DU Comité central du Parti communiste (bolchevique) de l'Union (CC DU PC (b)R) du 16 mai 1930

La bonne marche de la construction socialiste, en particulier de l'industrialisation du pays, crée déjà, à cette étape, les conditions nécessaires pour un travail méthodique de la reconstruction du mode de vie suivant les principes socialistes. L'enthousiasme des masses ouvrières pour la réalisation aussi rapide que possible du Plan quinquennal commence également à toucher le domaine du mode de vie. Dans bon nombre d'entreprises se créent des brigades de mode de vie, qui entrent en compétition avec les coopératives, qui prennent la direction et le contrôle de la mise en place de l'alimentation collective, des crèches, des jardins d'enfants.

Les organisations du Parti doivent prêter tout le concours possible à ce mouvement et en prendre la direction idéologique. Les Soviets, les associations professionnelles et la coopération sur place doivent prendre sur eux toute la résolution pratique des problèmes liés à ce mouvement. Il faut accorder la plus grande attention aux initiatives personnelles des ouvriers qui s'attaquent à la reconstruction du mode de vie, en observant avec soin les germes du nouveau, et en les aidant autant que possible à les mettre en pratique.

Le Comité central du Parti observe qu'en même temps que s'étend le mouvement pour le mode de vie socialiste, apparaissent des tentatives particulièrement erronées, presque fantastiques et donc nuisibles de camarades isolés (Sabsovitch, en partie Larine et d'autres) pour franchir « d'un seul bond » les obstacles sur le chemin menant à la reconstruction socialiste du mode de vie. Elles prennent leurs racines, d'une part, dans le retard économique et culturel du pays et, de l'autre, dans la nécessité, dans le moment actuel, de concentrer un maximum de ressources pour l'industrialisation la plus rapide du pays, seule capable d'offrir les conditions matérielles réelles pour la reconstruction radicale du mode de vie. À ces tentatives de certains auteurs, qui masquent sous « un discours de gauche » leur nature opportuniste, correspondent des projets publiés récemment d'aménagement des villes existantes et de construction des villes nouvelles aux seuls frais de l'État, avec une collectivisation immédiate de tous les aspects du mode de vie (alimentation, habitat, éducation des enfants séparés des parents, destruction des biens matériels entre les membres d'une famille et interdiction administrative de la préparation individuelle des repas). L'application de ces principes utopiques, nuisibles, qui ne tiennent compte ni des ressources matérielles du pays, ni du degré de préparation de la population, conduirait à une énorme dépense de moyens et jetterait un fort discrédit sur toute l'idée même de la reconstruction socialiste du mode de vie.

C'est pourquoi le Comité central du Parti décrète :

1. Il est proposé que le Soviet des commissaires du peuple (SNK) de l'Union donne, dans un délai de quinze jours, des indications concernant les règles de construction des cités ouvrières et des maisons d'habitation spécifiques pour les travailleurs. Ces directives doivent prévoir le développement des équipements collectifs répondant aux besoins de la vie quotidienne de la population (blanchisseries, bains collectifs, fabriques-cuisines, institutions pour l'enfance, cantines), tant dans les villes et cités en cours de construction que dans les agglomérations existantes.

2. En construisant les cités ouvrières auprès des chantiers des entreprises importantes (Stalingradstroï, Dniéprostroï, Magnitostroï, Tcheliabstroï), il faut prévoir une bande verte suffisamment large entre les zones productive et résidentielle,

des voies et des moyens de communication et l'équipement de ces cités en canalisations, éclairage électrique, bains, blanchisseries, cantines collectives, institutions d'enfance, clubs, écoles et aide médicale. Les nouvelles constructions doivent garantir un maximum d'hygiène et de confort, et il est également indispensable de prendre toutes les mesures permettant une baisse maximale du coût de la construction.

3. Toutes les organisations du Parti doivent porter leur attention à la nécessité, conformément à ces objectifs, de renforcer considérablement les moyens de la mobilisation la plus grande des revenus propres de la population pour la construction des habitations, par le biais des coopératives de construction de logements.

4. Attendu que de nombreuses divergences existent dans le financement de diverses institutions culturelles et sociales par les organisations financières et syndicales, le Commissariat du Peuple au Travail (Narkomtroud) de l'URSS et le Conseil central des syndicats (VTsSPS) se voient confier, conjointement avec les coopératives, la tâche de prendre les mesures urgentes pour régler et renforcer le financement de la reconstruction du mode de vie.

5. Le contrôle de l'application de la présente résolution est confié à la commission à la reconstruction du mode de vie auprès du Commissariat du Peuple à l'inspection ouvrière et paysanne (NKRKI) de l'URSS.

6. Il est proposé au Soviet des commissaires du peuple (SNK) de l'URSS de donner une directive au Soviet suprême de l'économie nationale (VSNKh) de l'URSS d'augmenter, dès l'année budgétaire en cours, la production de l'équipement nécessaire à la vie quotidienne des travailleurs (les fabriques-cuisines, les blanchisseries mécanisées, les cantines collectives) et d'examiner la question de l'accroissement du financement des initiatives pour la reconstruction du mode de vie.

Partie B. Analyse comparative

Introduction

Dans le chapitre I et la partie A, nous avons dessiné la figure de la genèse des *villes de fondation* dans la diversité de ses formes et de ses contextes culturels. Cette figure découle des analyses réalisées selon deux axes, diachronique et synchronique, et repose sur une double référence : les villes historiques et les villes du XXe siècle. La première référence, les villes historiques, apporte à notre travail deux dimensions importantes, l'universalité et la profondeur théorique, à l'égard de ce phénomène. L'échantillon de six villes créées essentiellement après de la Deuxième guerre mondiale révèle la contemporanéité du sujet de recherche, que nous voulions accentuer dans ce travail. Les études monographiques de ces villes, ayant pour but de relever objectivement la configuration de chacune des fabrications dans leur contexte, constituent les matières pour la présente partie.

Cette dernière partie vise à formuler des analyses principales de notre travail, dans la perspective de nos hypothèses. S'appuyant sur une méthode comparative, les analyses envisagent de théoriser le phénomène des *villes de fondation* du XXe siècle, à travers un fil de conducteur, le processus de fabrication de la ville. Une grille de paramètres analytiques nous permettra de cerner les structures sous-jacentes du processus de genèse des *villes de fondation* dont la morphologie accentue parfois les dissemblances, constituant ainsi une sorte de masque de la réalité profonde des phénomènes. Les analyses comparatives mettront donc en évidence les structures communes dans la fabrication des villes, dialectiquement articulées tout aussi bien sur des ressemblances que sur des dissemblances de résultat.

Cette double référence montre que les *villes de fondation* sont un phénomène général qui se produit dans toutes civilisations, urbaines ou rurales, industrialisées ou sous-développées, dans toutes aires géographiques, européenne ou asiatique, américaine ou africaine, dans toutes époques historiques, classique ou industrielle. Les civilisations constituent les contextes de diversification, dans lesquels se manifeste le phénomène. La fabrication des *villes de fondation*, résultant d'un acte socioculturel volontaire des êtres humains, est un processus complexe qui n'engage pas une seule catégorie d'acteurs, les politiques ou les concepteurs, mais résulte de l'évolution nécessaire et inévitable des sociétés, des menées des groupes d'intérêt, des conjonctures techniques, climatiques et géographiques, etc. Même si, selon Amos Rapoport, le contexte de site, de climat, de culture locale est un facteur modifiant, mais pas structurant⁸⁶⁴. Dans ce cadre, il est possible de comparer des *villes de fondation* relevant de civilisations de nature différente, dès lors que l'on cible un paramètre unificateur, celui du processus (de fabrication des villes). Ce processus est saisi dans une période qui va du premier acte de la naissance à la première mise en place du modèle. Ce qui revient à dire qu'il sera observé à deux niveaux : celui de la conception et celui de la mise en réalisation.

Les « villes de papier » doivent, lorsqu'elles sont créées dans des contextes réels au regard d'un terrain, d'une société, d'un système de pouvoir,...s'adapter en se concrétisant dans des projets spécifiques. De plus, si les « villes de papier » apparaissent au moment de la conception comme une image idéale totale, un produit culturel pur sans passé ni futur, on relève des déformations au moment de leur mise en œuvre sur le terrain, en fonction des conditions objectives du site, de l'état de la société, et des interprétations subjectives des acteurs. Prenons un exemple concret. Les structures urbaines de Brasilia et Chandigarh sont conçues dans la perspective de la généralisation de l'automobile, au sein de deux sociétés encore sous-développées, mais Brasilia est conçue sur deux axes autoroutiers, alors que Chandigarh possède un réseau de sept voies. Ce dernier « inspirera », vraisemblablement, au modèle de Milton Keynes, une grille de voies ondulées homogènes répondant au même phénomène du développement de l'automobile. Des influences et des contaminations existent

⁸⁶⁴ Cf. RAPOPORT Amos (préf. et trad. par Anne M. Meisterheim et Maurin Schlumberger), *Pour une anthropologie de la maison*, éd. Dunod, Paris, 1983, 207 pages.

donc parmi les aménageurs dans leur travail d'adaptation du modèle au lieu d'implantation. Nous nous attacherons à vérifier la part des influences de celle des adaptations.

L'analyse comparative se décline dans deux faisceaux de causalité. Le premier s'inscrit dans le champ urbanistique et géographique. Comment la structure urbaine, fondée sur un modèle qui lui préexiste, s'installe-t-elle sur un site préexistant, comme les racines d'un arbre dans la terre? D'un autre côté, comment le site nourrit-il cette structure urbaine par ses ressources naturelles et démographiques, pour que la ville pousse durablement comme une jeune plante au sein de la nature ? Le deuxième faisceau concerne le modèle culturel et se pose dans une problématique inverse. Comment les acteurs, dans leur contexte culturel propre, interprètent-ils la commande et les dispositifs du site au regard des nécessités fonctionnelles, en élaborant un modèle pratique correspondant aux données du site et de la société ? Comment aussi les références du modèle de référence, ou des influences de doctrine, s'accommodent-ils aux spécificités du lieu d'implantation ?

Pour répondre à ces interrogations du rapport entre modèles et conception des *villes de fondation*, nous avons construit une matrice comparative structurée par deux axes et déclinée en six « niveaux croisés » que nous appliquerons de manière homogène à tout le corpus. Le premier axe s'attache à trois niveaux de perception : la réalité existante, la conception idéale, et le résultat. Le deuxième axe porte sur les variables de lieu, de modèle et d'acteurs. Celle de lieu porte, d'une part sur des faits objectivés : la configuration physique du site, du soubassement de la ville, et sa localisation par rapport à l'ensemble territorial, dans la structure territoriale ; et de l'autre sur sa situation par rapport aux doctrines politiques, économiques et artistiques. La variable du modèle sera observée selon les composants essentiels : le système de voies urbaines, l'organisation fonctionnelle et les édifices symboliques, les grands espaces ouverts. L'analyse de cette variable porte, d'une part sur l'apport des *villes théoriques et imaginaires*, notamment celles produites pendant les deux derniers siècles, et éventuellement des patrimoines urbaines, dans la conception des modèles ; et de l'autre sur le rapport entre ces modèles, la commande du programme, et les données du site. Pour ce qui regarde les acteurs, l'analyse de cette variable permettra d'identifier les différents systèmes d'acteurs et leur rôle dans le processus de fabrication. Elle permettra également d'observer les décalages entre la conception et la réalité lors de la mise en œuvre et de mettre en évidence la prise en compte ou la non-prise en compte des contextes. A partir de ces analyses comparatives, nous essaierons de mettre en relief les aspects communs et les différences des processus de fabrication des *villes de fondation*.

1. Les lieux

La première variable que nous allons analyser est celle des lieux d'implantation de six *villes de fondation*, tels qu'ils ont été appréhendés dans le chapitre précédent, à travers trois facteurs : la localisation, la situation et la géographie. Nous retiendrons trois paramètres de la localisation, c'est donc la position de la ville par rapport :

- à la hiérarchie urbaine (la ville capitale politique, la capitale économique, la ville de premier rang ou secondaire ...),
- à la structure spatiale du pays (la position centrale, marginale, littorale ...),
- et aux axes principaux de communications, à l'échelle régionale et nationale (les infrastructures de transport).

En ce qui concerne la position hiérarchique des villes, deux d'entre elles sont des capitales nationales, Brasilia et Chandigarh ; deux centres urbains régionaux, Milton Keynes et Marne-la-Vallée, deux villes secondaires, Magnitogorsk et La Grande-Motte. Engendrées par un pouvoir centralisé, la position dans la hiérarchie administrative de six *villes de fondation*, en tant que entité administrative, dépend du statut territorial qui leur est accordé. En tant que capitales, fédérale et inter-états, Brasilia et Chandigarh sont classées au niveau du « territoire fédéral ». Leur statut de ville capitale est assez homogène dans tous les régimes politiques. Elles disposent d'une administration autonome, dirigées par un gouverneur et rattachées directement au gouvernement central.

Les autres villes relèvent des administrations locales, mais leur statut diffère selon l'organisation administrative de chacun des pays. Si La Grande-Motte a un statut classique dans le catalogue des collectivités territoriales de l'administration française, c'est à dire celui de commune (parmi les divisions administratives, la circonscription la plus petite), Marne-la-Vallée possède un statut particulier, défini par le fait que cette Ville Nouvelle regroupe, sous la tutelle d'un établissement public territorial, 26 communes rurales. Le statut de Milton Keynes est celui d'un *unitary authority* d'un comté anglais, tandis que Magnitogorsk n'est qu'une ville insérée dans une *oblast* (l'équivalence d'une province) en Russie.

Cependant, quel que soit leur statut administratif, la fabrication de nos six villes est encadrée au sein d'une administration étatique du territoire particulière, plus ou moins de même nature dans tout régime politique, comme la signification du terme d'« opération d'intérêt national » en France, en ce qui concerne les *villes de fondation* créées depuis de l'après-guerre. En fait, l'Etat définit un régime juridique et financier particulier, qui s'inscrit dans les nouvelles lois, établies particulièrement pour la fabrication des villes, tel *New Towns Act* en Grande-Bretagne. L'Etat conserve la maîtrise de la politique urbaine à travers des organismes d'aménagement publics divers qui sont créés par le gouvernement central. Et grâce à ces institutions étatiques, l'ensemble des opérations doit être dirigé strictement par l'Etat, depuis les études préalables jusqu'à l'inauguration en passant par la réalisation.

Dans la structure spatiale du pays, les lieux d'implantation des villes de notre échantillon, se situent parfois à la bordure et d'autre fois dans l'intérieur du territoire national. Le site de La Grande-Motte se positionne au bord d'une limite naturelle, la mer Méditerranée. Le site de Chandigarh et de Magnitogorsk se situe à la lisière d'une frontière administrative. La première se trouve à la corne nord de l'Inde, au milieu des Etats frontaliers avec la Pakistan et la Chine, une région opulente en culture et en activité agricole, mais complexe en géopolitique et en religion. En terme de géographie, placée au pied du massif de l'Himalaya, elle peut être considérée comme située à la frontière naturelle entre le sous-continent indien et le plateau

tibétain. Magnitogorsk se trouve au sud d'une *oblast* frontalière avec la Kazakhstan, au pied sud-est du massif de l'Oural, qui est la limite géographique traditionnelle entre l'Europe et l'Asie, entre la Russie européen développée et la Russie sibérienne sauvage mais abondante en ressources naturelles. Magnitogorsk est donc une « ville asiatique » de la Russie.

Les sites de Brasilia, de Milton Keynes, de Marne-la-Vallée sont en arrière-pays, et même au centre du pays. Brasilia se trouve à l'est de la région Centre-Ouest et de l'Etat de Goias qui se situe au cœur du Brésil, et la ville est, en effet, sur la « ligne frontière interne » entre « deux Brésil » : la bande étendue de trois régions côtières développées et le massif de deux régions intérieures arriérées. Au pays de la révolution industrielle, Milton Keynes se situe à l'extrême nord de la région Sud-Est, à la frontière de celle-ci avec les trois régions Est, Midlands de l'Ouest et Midlands de l'Est, à une distance considérable au nord-ouest de Londres. Marne-la-Vallée se localise au cœur de la région historique et opulente de l'Ile-de-France, née du domaine royal constitué depuis le Xe siècle, et à proximité immédiate à l'est de Paris. La position dans la structure spatiale de ces villes reflète leur contribution pour résoudre la situation propre de la géopolitique et de la socio-économie, ainsi que du développement urbain de chacune des sociétés, dont leur fondation est l'outil primordial.

Si l'on considère la structure spatiale à une plus petite échelle, on remarque des phénomènes intéressants. La localisation du site peut se trouver à l'intérieur d'une juridiction administrative, elle peut aussi être à la jonction de plusieurs. Le périmètre de la ville peut également englober plusieurs entités administratives existantes avec des statuts différents. Le territoire fédéral de Chandigarh est pris par une portion de l'Etat de Pendjab indien, il est proche du point d'intersection frontalier de trois Etats : le Pendjab, l'Haryana, l'Himachal Pradesh et deviendra le siège de la capitale des deux premiers. Celui de Brasilia se situe entre deux Etats, Goias et Minas Gerais et englobe des portions de ceux-ci selon la demande des gouvernements locaux. Mais la plupart de la surface appartient à l'Etat de Goias, y compris une ville existante. Les 26 communes de Marne-la-Vallée appartiennent à trois départements de l'Ile-de-France: la Seine-et-Marne, la Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis. Si le site de Milton Keynes se localise à l'intérieur de comté du Buckinghamshire, son périmètre englobe les portions de deux districts urbains et de deux districts ruraux, qui comprennent quatre petites villes et une quinzaine de villages. Alors que, les sites de Magnitogorsk et de La Grande-Motte sont de simples terrains vierges ou agricoles d'une province de la Tcheliabinsk, du département de l'Hérault et du Gard.

L'existence des axes principaux de communication régionaux et nationaux, à proximité ou au travers du site, relève de trois cas de figures. Le premier ignore complètement les axes principaux de communication, dont Magnitogorsk, Brasilia, il y n'avait que des petites pistes pour y accéder à cheval ou en camion. Dans le deuxième cas de figure, le choix du lieu est au contraire basé sur l'existence de ces axes à proximité immédiate. Chandigarh se situe au bord ouest de la voie ferrée New Delhi – Simla, seul moyen de transport régional et national à l'époque. Le périmètre de Marne-la-Vallée est encadré par deux voies ferrées : Paris-Meaux (vers l'Allemagne) au nord sur la rive droite, Paris-Gretz (vers la Suisse) au sud. Si cette Ville Nouvelle possède un petit aérodrome situé à Lognes (département de Seine-et-Marne) au milieu son périmètre, elle se situe à équidistance des deux aéroports internationaux de Roissy - Charles de Gaulle au nord et d'Orly au sud-ouest (à seulement 15 à 20 km ou 40 minutes avec la navette routière). Il y a également les routes nationales RN4, RN303, RN34, qui traversent son périmètre, reliant cette ville à Paris et aux autres communes à l'entour. L'autoroute nationale M1 de Londres – Birmingham est elle-même la limite nord-est de Milton Keynes, tandis que quatre voies de communication nationales traversent son périmètre : deux chemins de fer, dont la ligne Londres – Nord-Ouest se croisent au centre du district urbain de Bletchley ; la route nationale A5, anciennement la voie romaine ; le Grand

Union Canal. Trois côtés du périmètre sont délimités par les routes régionales : A422, B4034, A50. De plus, au bord de la M1 et à mi-chemin entre le site et Londres, se situe l'aéroport de Luton.

La Grande-Motte représente le troisième cas, c'est-à-dire l'existence des axes principaux de communication à une distance insignifiante. Son site n'est qu'à 20 km d'un axe de communication national, formé par la route nationale RN113, RN9, RN114, qui relie en chaîne les villes de l'arrière-pays, dont Montpellier et Nîmes sont les plus proches avec leur gare ferroviaire et leur aéroport. Le site de La Grande-Motte est connecté à cet axe par des routes locales. Chandigarh et Milton Keynes s'inscrivent aussi dans cette catégorie, car à proximité de la première se trouve la *Grand Truck Road*, la route créée dès l'antique, de Kaboul à Sonargaon en passant par Lahore et Delhi ; à proximité de la deuxième se trouve l'autoroute nationale M40, de Londres à Birmingham en passant par Oxford. Il s'agit là de la situation existante des infrastructures de chaque pays au moment du choix du site, par la suite l'articulation aux réseaux existants, ainsi que aux nouveaux réseaux, est un paramètre fondamental de la conception puis du fonctionnement de toutes ces *villes de fondation*.

Nous analysons maintenant les trois paramètres de la situation, c'est-à-dire la position de la ville par rapport :

- à l'armature urbaine, donc les villes existantes qui se situent dans la région ;
- à la structure économique et infrastructurelle du pays ;
- au contexte de la décision de création, dans trois formes de société : socialiste, capitaliste, tiers-monde.

Les villes existantes ont trois rôles importants pour la fondation et la croissance de la *ville de fondation*. Elles peuvent être les bases de l'arrière, assurer la liaison avec le reste du pays pendant la fabrication, fournir des services et des emplois dans un premier temps aux habitants, ainsi que les équipements, les activités qui ne sont pas programmés dans les fonctions de la ville future. Elles forment éventuellement une aire de développement et une région urbaine avec la *ville de fondation*. Il y a trois cas de figure. Fabriquées au sein des pays-continentaux qui contiennent encore des grands territoires moins développés, voire peu humanisés, Brasilia et Magnitogorsk se trouvent dans la même situation au regard de l'armature urbaine qui a trois caractéristiques. Elle ne présente que peu de vraies villes existantes, et les centres urbains puissants sont assez loin par rapport au site de ces deux villes ; un réseau d'infrastructures peu développé, donc il n'y a pas de voies de liaison directe de qualité entre les sites et ces centres urbains, ainsi qu'avec le reste du pays ; et dans chacun de ces cas, il y a deux villes qui occupent une place significative par rapport à la fabrication de la ville.

La liaison entre le site de Brasilia et Goiânia, la capitale de l'Etat de Goiás, *ville de fondation* inaugurée en 1945 et située à environ 200 km au sud de Brasilia, n'est assurée que par des routes en terre plus ou moins bien entretenues, c'est aussi l'état général des routes de cet Etat, selon Allan Ruellan. Entre les deux villes se situe Anapolis (à une distance de 54 km de Goiânia et 140 km de Brasilia), le terminus du chemin de fer venant de la capitale Rio de Janeiro, en passant par Belo Horizonte, la capitale de l'Etat du Minas Gerais voisin. Quant à Magnitogorsk, Tcheliabinsk, *ville de fondation* tsariste au bord du Transsibérien, capitale de son *oblast*, se situe à 250 km au nord-est et leur liaison n'est assurée que par de mauvaises pistes. Kartaly, une petite ville – jonction du chemin de fer Tcheliabinsk-Orsk (ancienne capitale de l'oblast d'Orenbourg au sud), à 145 km au sud-est du site, aura un rôle définitif qui assure la liaison entre Magnitogorsk et Tcheliabinsk, et donc avec le reste du pays. Si Brasilia et Goiânia, deux centres politiques et économiques du *planalto central* et du Brésil, doivent former une aire urbaine, un axe de développement en concurrence avec les réseaux urbains

côtiers, ce ne sera pas le cas de Magnitogorsk, une simple « ville-usine », ayant des difficultés à développer ses propres quartiers d'habitation, avec sa capitale Tcheliabinsk, et la situation encore aggravée par les conditions géographiques et climatiques inclémentes de la Sibérie.

Le deuxième cas de figure concerne trois villes, La Grande-Motte, Marne-la-Vallée, Milton Keynes. Elles se situent dans les armatures urbaines abondantes des villes existantes, dont plusieurs sont des centres politiques, économiques, culturels, régionaux ou nationaux, qui sont beaucoup plus proche de leur site (moins de 70 km) ; et elles sont desservies par les réseaux d'infrastructure denses, divers et avancés. Quand on les observe en détaille, leurs situations sont aussi différentes. Le site de la Grande-Motte se positionne à l'écart des axes principaux de communication. Elle maintient un rapport à la fois autonome et satellite par rapport à Montpellier (avec une distance de 20 km) et Nîmes (avec une distance de 40 km), qui sont les deux chefs-lieux départementaux. Elle est autonome physiquement en tant que ville, administrativement en tant que commune, mais elle est désignée comme station balnéaire au service de deux dernières selon son acte de naissance, et elle doit s'appuyer sur les « services rares », mêmes quotidiens, de ces deux dernières pour compléter son attraction, sa diversité d'activités, et son fonctionnement, sa liaison rapide nationale, voire internationale. De plus, si elle forme avec deux stations existantes son « Unité Touristique », celle-ci forme, à son tour avec les autres unités, une chaîne de dispositifs balnéaires qui s'étend sur 180 km, et qui est appuyée par une chaîne parallèle des centres urbains et politiques régionaux existants, dont Montpellier et Nîmes, en arrière du littoral. Les deux chaînes forment une région urbaine, avec des fonctions complémentaires. Cette position peut se voir aussi dans le rapport entre Shenzhen, ville linéaire, qui s'étend en face du territoire de Hong Kong. Shenzhen est également à la fois autonome (urbanisme et administration) pour la raison politique, et satellite (économie) pour profiter du développement de Hong Kong. Shenzhen offre de la main-d'œuvre à bon marché et les cadres administratifs aisés, alors que Hong Kong fournit le capital, les techniques, la gestion d'entreprise, et la porte vers le monde capitaliste.

Marne-la-Vallée et Milton Keynes sont conçues comme deux centres urbains et économiques régionaux, en vue de résoudre les problèmes urbains des deux capitales et des régions. Mais la première est très proche (10 km de Paris) et subordonnée directement à la capitale, et donc les villes existantes dans le rayon régional ou national se réfèrent en priorité à Paris. S'étendant sur 20 km, le long de la vallée sud de la Marne, Marne-la-Vallée, cependant, n'a pas encore de voie urbaine entre Paris et ses centres urbains. Et comme La Grande-Motte, celle-ci doit tirer avantage des « services rares », mêmes quotidiens, de Paris, la « ville mondiale ». Marne-la-Vallée forme avec la capitale, les autres Villes Nouvelles et les villes existantes, la région urbaine de l'Île de France et celle du bassin parisien. La situation de Milton Keynes est à l'envers. C'est une ville autonome, même si en raison de sa localisation, sa croissance doit profiter de celle de Londres et de Birmingham, notamment dans le partage du secteur tertiaire, et en revanche, elle contribue à résoudre surtout le problème de logement de la capitale britannique. Géographiquement, cette ville se positionne sur une place centrale, entourée par les deux premières villes, ainsi que d'autres centres urbains, économiques et culturels, tels Swindon, Peterborough, Northampton, Oxford, Cambridge. Bien desservie par les axes principaux de communication, elle partage avec Londres l'aéroport international de Luton. Milton Keynes forme avec Londres et Birmingham un axe urbain, mais aussi une aire urbaine avec des villes moines importantes dans son rayon.

Chandigarh représente le troisième cas de figure. Cette capitale inter-état se positionne à peu près à la même distance de la capitale fédérale New Delhi, à 250 km au sud, comme c'est le cas pour Brasilia et Magnitogorsk. Mais elle est entourée par plusieurs centres urbains, économiques et culturels importants dans l'histoire indienne, comme Simla (à 120 km au nord-est, ancienne capitale de Raj Britannique), Patiala (à 67 km au sud-ouest, ville royale

d'un Etat princier), Ambala (à 40 km au sud, lieu stratégique de la défense et du transport), Kurukshetra (à 70 km au sud-ouest, lieu sacré de la culture hindouiste), Amritsar (à 240 km au nord-ouest, berceau du sikhisme). Cependant, il n'y a que deux axes principaux de communication, dont le chemin de fer New Delhi-Simla qui se situe à l'est immédiat du site, la route nationale Rupal traverse le site. La route transcontinentale *Grand Trunk Road* ne se trouve qu'à 50 km au sud-ouest. En somme, la situation des armatures urbaines nous montre le niveau de l'urbanisation et du développement en économie et en infrastructure de chaque pays au moment de la fondation de la ville.

Abordons-nous maintenant le deuxième paramètre de la situation, c'est la place de six villes dans la structure économique du pays, à travers trois aspects : le nature économique de la région où se localise le site ; le rôle de la ville dans le développement de l'économie régionale et nationale ; les nouveaux réseaux d'infrastructure. Il y a trois cas de figure à l'égard du premier aspect. Brasilia et Magnitogorsk se situent dans une immense région ayant très peu d'activités économiques et de population, dont peu de développement. Les activités du *planalto central* du Brésil se limitent à l'élevage des vaches et à la culture de quelques plantes (soja, canne à sucre, coton...) autour des *vila* dispersés au milieu de cette grande nature, ainsi qu'à l'extraction des pierres et des métaux précieux. Les activités de la Sibérie sont concentrées autour des « villes transsibériennes » le long de deux troncs de la voie ferrée, qui s'étendent à la frontière sud de la Russie. Autour de Tcheliabinsk, il y avait quelques petites manufactures royales pour exploiter des ressources naturelles sibériennes, tel le minerai de fer et d'or.

Marne-la-Vallée et Milton Keynes se situent dans les régions où l'industrialisation se manifeste depuis deux siècles, donc très urbanisées, très denses en population autour des villes existantes, en particulier les deux capitales nationales, et bien équipées en infrastructures. Les régions du Pendjab et du Roussillon-Languedoc où se localisent Chandigarh et La Grande-Motte sont essentiellement encore agricoles. La première est une terre cultivée ancienne bien irriguée artificiellement, une des régions la plus riche du sous-continent indien qui contribue encore fortement à l'économie d'une société rurale et féodale. C'est le contraire pour la deuxième, qui est une région délaissée par l'industrie et touchée par la crise de la viticulture, son économie traditionnelle, au sein d'une société qui se caractérise par sa révolution industrielle et sa culture touristique balnéaire depuis le XIXe siècle.

En ce qui concerne le rôle des six villes par rapport au développement économique régional et national, il y a deux cas de figure. Brasilia et Chandigarh sont, tout d'abord, les « villes de commande ». En tant que capitale fédérale, la première rayonne à l'échelle nationale et internationale et promeut en particulier deux régions continentales. Le fonctionnement de cette ville doit être assuré par la qualité et la diversité des moyens de liaison et d'échange. Capitale de deux Etats fédéraux, Chandigarh rayonne à l'échelle de toute la région extrême nord de l'Inde en maintenant un liaison et un échange direct avec la capitale fédérale au sud. Selon l'idéologie staliniste, Magnitogorsk devait être la « capitale de la superindustrialisation soviétique ». Mais si elle n'est qu'une « ville de production » thématique, ses produits métalliques sont un maillon d'une chaîne de production qui s'étend à plus de 2000 km, entre cette ville et les villes de mines de charbon du bassin de Donbass en Ukraine. Donc, sa vitalité est attachée à la fois aux ressources naturelles sur place et à celles venant de très loin. Un autre rôle important de Brasilia et de Magnitogorsk est la mise en valeur des immenses territoires peu développés du pays, ayant de grandes potentialités, ainsi que, pour la deuxième ville, la mise en valeur du chemin de fer Transsibérien achevé en 1916. Symbole idéologique fort, mais le rayonnement économique de Chandigarh et de Magnitogorsk en reste aux échanges internes du pays.

Administrativement, les trois autres villes n'ont qu'une dimension départementale dans la hiérarchie nationale, mais leur rayonnement économique atteint l'échelle nationale et internationale. Ce fait provient, d'une part de leur position dans les régions, où l'économie est commandée par la croissance inévitable des capitales et des grandes villes depuis l'ère industrielle, et d'autre part de leurs propres fonctions programmées. Milton Keynes et Marne-la-Vallée sont les « villes tertiaires » exemplaires, leurs produits très divers, sont parfois un maillon de la chaîne de production et d'autre fois un produit complet, au niveau du marché régional, national et international. Alors que La Grande-Motte est une « ville de loisirs » thématique, ses fonctions font partie de la nouvelle économie tertiaire, dont plus concrètement, le tourisme balnéaire de masse. Participant à la chaîne des six « Unités touristiques » qui s'étend d'Aigues-Mortes jusqu'à la frontière espagnole, en parallèle avec la route reliant l'Europe du nord et la péninsule ibérique, une partie importante de la clientèle de cette station doit provenir des pays nordiques. Avec les autres stations, elle est également l'outil de requalification et de mise en valeur pour la moitié littorale de la Méditerranée française, ainsi que pour les deux régions auxquelles elle appartient. Cette nouvelle économie de loisirs en masse est aussi un pilier pour les fonctions de Marne-la-Vallée.

Ces objectifs ne sont atteints qu'avec la mise en place des nouveaux réseaux d'infrastructures régionaux et nationaux, qui, sur un fond géographique avec ou sans réseaux préexistants, permettent de bien placer ces *villes de fondation* dans les systèmes d'échanges matériels et immatériels modernes. Brasilia et Chandigarh sont, en effet, deux capitales de nœud, dotées de trois types d'infrastructure et de transport essentiels : routières, aériennes, ferrées. Capitales de pays-continent, la première se réfère au modèle américain, c'est-à-dire, une « capitale aérienne et routière », comme dit Lucio Costa. Plusieurs autoroutes débutent de cette ville vers l'ensemble du pays notamment vers les régions intérieures. Si un aéroport « militaire » était mis en service dès les premiers jours de la fondation de Brasilia, son aéroport officiel accueille des vols internes et internationaux. Le chemin de fer relie seulement Brasilia à Anapolis (en suite à Rio de Janeiro en passant par Belo Horizonte, capitale de l'Etat de Minas Gerais voisin à l'est) et il est réservé plutôt aux marchandises. La voie ferrée à grande vitesse reliant Brasilia et Goiânia (capitale de l'Etat de Goiás) n'est qu'en phase de projet actuellement. A Chandigarh, le fonctionnement de ces infrastructures principales est plus équilibré, mais son aéroport n'accueille que les vols internes vers les autres centres politiques et économiques. Le projet d'extension actuel lui permet d'assurer les liaisons avec les pays de l'Asie du Sud-Est dans l'avenir. Cependant, correspondant à la situation socioéconomique et géographique de ces deux pays, les bus inter-états jouent un rôle primordial, donc les gares routières occupent une place centrale dans la structure urbaine, Chandigarh en possède même deux.

Magnitogorsk et Marne-la-Vallée sont dotées chacune deux types d'infrastructure, dont l'un sera la colonne vertébrale, tant au niveau de structure urbaine qu'au niveau de transport, la voie ferrée, à laquelle s'ajuste une voie aérienne pour la première ville, et une voie autoroutière pour la deuxième, à l'heure de l'automobile privée en France comme en d'autres pays industrialisés. Jusqu'aux années 1960, la route aérienne de Magnitogorsk ne sert qu'aux personnages importants, aux actifs du complexe métallurgique et aux services postaux, en n'assurant encore aujourd'hui qu'une liaison avec Moscou. Si après la réalisation, Magnitogorsk est connectée à quelques routes provinciales, Marne-la-Vallée, au cours de son développement évolutif, accueille le train à grande vitesse, le TGV. Ce dernier, en s'associant étroitement à la création du parc Disneyland dans cette Ville Nouvelle, renforce les échanges internationaux de celle-ci. Dans le même contexte de Marne-la-Vallée, mais pour éviter le modèle des stations balnéaires du XIXe siècle, ou celui des stations balnéaires de la mer Noire en pays socialistes, La Grande-Motte n'est équipée que d'une voie autoroutière et renonçant à la voie ferrée. En fait, cette ville est une station d'accès routier, que la généralisation de

l'automobile ouvre à la liberté d'une masse de vacanciers, au contraire des stations du XIXe où prime l'accès ferroviaire, et des villes de vacances du XXIe siècle desservies par l'avion. Les autoroutes relient des pays nordiques à l'Espagne, en passant par la France, ce qui lui permet d'accueillir des vacanciers tant français qu'étrangers. Milton Keynes est la seule, n'ayant pas besoin de nouvelles infrastructures, grâce à sa localisation et à l'état avancé des réseaux d'infrastructures de la région londonienne, voire de la Grande-Bretagne.

En ce qui concerne la situation des six villes par rapport au contexte de la société, dans lequel la décision de création est prise, on s'aperçoit que leur fondation occupe la place centrale dans un tournant économique, social et politique du pays, quel que soit le régime politique. En fait, leur fondation fait partie de la politique révolutionnaire d'insertion du pays dans la modernisation, mené par le pouvoir centralisé puissant dans le contexte de l'après-guerre. Cette modernisation porte sur trois facteurs : l'économie par le tertiaire (mais pour les pays sous-développés, l'industrialisation doit s'accélérer) ; la culture par les progrès sociaux ; la restructuration territoriale par la planification des réseaux d'infrastructures et du développement urbain. Cependant, il y a des points ressemblants et différents que l'on peut distinguer en deux cas de figure, d'une part avec Magnitogorsk, Brasilia et Chandigarh, d'autre part avec Milton Keynes, Marne-la-Vallée et La Grande-Motte.

Pour le facteur d'économie, la fondation des trois premières villes doit ouvrir le début « classique » de l'industrialisation (avec l'industrie lourde, l'extraction des ressources naturelles, la construction des grandes infrastructures de communication et des grandioses équipements énergétiques) et de la formation d'une société industrielle pour les pays concernés. En tant que trois « capitales », si Magnitogorsk est une vraie *ville de l'industrie*, la fondation de deux autres apporte essentiellement l'acte symbolique de ce processus que recommandent les pouvoirs, en adaptant ses fonctions à la nouvelle économie mondiale de l'après-guerre, qui glisse progressivement vers le tertiaire. En tous cas, leur fondation doit marquer la rupture en matière économique avec la situation du passé.

En ce qui concerne le facteur de culture que transmettent ces trois villes, les progrès sociaux s'associent étroitement aux projets politiques de la société et du pouvoir. La fondation de Brasilia marque l'ère démocratique éphémère du Brésil, à base de Trois-Pouvoirs, entre deux longues périodes de régimes despotiques et de régimes de dictatures militaires. Elle marque donc une nouvelle identité nationale. Elle marque aussi le rêve réalisé pour la réduction des inégalités spatiales et territoriales, en termes économiques, sociaux et politiques entre le Brésil côtier et le Brésil continental. La fondation de Chandigarh transmet le nouvel esprit d'un Etat tout neuf, en terme de géopolitique, qui reflète trois processus : l'indépendance tragique d'une très ancienne civilisation partagée par plusieurs peuples ; la construction d'un appareil étatique laïque en vue de la neutralité de l'État vis-à-vis des religions ; la dynamisation d'une société stagnante, divisée et imprégnée des héritages féodaux, religieux et coloniaux. Chandigarh doit également accueillir efficacement une partie des réfugiés venant des « territoires pakistanais », comme une réponse effective à cette tragédie nationale. La fondation de Magnitogorsk effectue les premiers pas vers la nouvelle forme sociale et économique de l'humanité, caractérisée par la propriété collective de moyens de production et l'absolutisme de l'égalité sociale. Si son achèvement décidera la réussite du Premier plan quinquennal, sa fabrication est considérée comme un processus de « transformation » des êtres humains vers une nouvelle classe dominante de la société, le prolétariat, et de « reconstruction du mode de vie » plus avancé. Brasilia est un rêve réalisé, perduré en deux siècles, d'une société constituée des valeurs catholiques et des héritages coloniaux, alors que Magnitogorsk et Chandigarh sont l'outil des nouveaux régimes politiques pour rompre avec le passé, culturellement et socialement.

Pour ce qui regarde la restructuration territoriale, la fondation de Brasilia et de Magnitogorsk ouvre à la « colonisation interne » de deux pays-continentaux. Au regard des réseaux d'infrastructures et du développement urbain, la colonisation portugaise a jusque-là mis l'accent essentiellement sur la côte atlantique. Tandis que, le régime tsariste a poursuivi une extension territoriale incessante vers l'extérieur, avec pour l'objectif d'atteindre des eaux non glaciales (la mer Noire, la mer Méditerranée, le Pacifique) pour ses flottes. Sous le régime soviétique, qui se referme et qui est cerné par les puissances capitalistes, la colonisation russe se tourne stratégiquement vers la Sibérie. En partant de la colonne vertébrale existante - le chemin de fer Transsibérien et ses villes-jonctions, également les chefs-lieux des *oblast* - ce processus se base sur plus de mille villes nouvelles abritant plus du quart de la population urbaine (selon Françoise Choay et Pierre Merlin). Elles sont des *villes de l'industrie* et des complexes militaro-industriels. La fondation d'Akademgorodok, ville scientifique, siège de la Division Sibérienne de l'Académie des Sciences d'URSS, début des années 1950 est un cas particulier. La colonisation russe se contente d'abord des nouvelles connexions ferrées à la colonne vertébrale existante, pour des raisons économiques et géographiques. Avec Brasilia comme locomotive, la colonisation brésilienne est accompagnée par la création ex-nihilo des toutes infrastructures, notamment le réseau routier, reliant cette capitale fédérale aux capitales des Etats. Brasilia est la seule grande ville de cette colonisation. La fabrication de Chandigarh se situe au premier plan d'une grande restructuration de la géographie politique et de l'administration territoriale, à partir de trois types d'institution existantes (les provinces, les Etats princiers et ses villes royales, les villes importantes en terme de religion, de commerce, d'administration coloniale), dans le cadre de la formation d'une nouvelle république fédérale laïque. La fondation de Chandigarh doit montrer le modèle pour la construction d'un réseau de plus de cent villes nouvelles (dont l'un des objectifs primordiaux est d'accueillir des réfugiés) afin de rééquilibrer et de renforcer les grands Etats indiens autour d'activités spécifiques, selon Remi Papillault.

La fondation de Milton Keynes, de Marne-la-Vallée et de La Grande-Motte s'est effectuée à la fin des « Trente Glorieuses » (1947-1973), la période marquée par la forte croissance économique et l'extension démographique considérable d'une grande majorité des pays développés en Europe, dont la France et la Grande-Bretagne. Si cette période témoigne de la confirmation du secteur tertiaire dans la structure économique depuis l'après-guerre, elle témoigne également d'une « révolution invisible », terme de Jean Fourastié, en tant qu'elle fut porteuse de changements économiques et sociaux majeurs, surtout par le passage des pays développés vers une société de consommation de masse et une société de loisirs. Ce phénomène s'associe étroitement aux progrès sociaux, dont les nouveaux droits acquis par la classe des travailleurs dans ces pays développés, tels le « droit aux vacances », les « congés payés », les logements sociaux, ainsi que l'augmentation du « temps libre » impliquant la demande d'activités de loisirs, s'associe à l'augmentation du revenu des ménages. Le développement urbain, dont la fabrication des villes, doit s'adapter à cette nouvelle situation socioéconomique.

Ces trois *villes de fondation* se situent au premier rang d'une restructuration territoriale, ici en vue d'équilibrer le développement, mis en place pendant cette époque par le pouvoir central. Il s'agit de répartir la population, les activités, la richesse nationale aussi également que possible sur l'ensemble du pays. Jusque-là elles étaient concentrées dans les grandes agglomérations existantes, en particulier les capitales. Elle induit ainsi un transfert considérable de ces éléments vers les villes à créer, les petites villes en rénovation ou en extension, et l'espace rural, reliés par des nouveaux réseaux de communication express, comme témoigne le rapport du SDAURP en 1965. Mais la mise en œuvre en Grande-Bretagne et en France suit deux logiques avec des points communs et des différences. Dès la première étude publiée juste avant la guerre en 1939, les Britanniques prévoient la disposition sur

l'ensemble du territoire, des ceintures vertes et des unités urbaines autonomes - les *New Towns*. Celles-ci sont fondées de deux façons : la création des villes de toutes pièces et la désignation comme *New Town* pour certaines villes existantes qui font l'objet d'opérations urbaines considérables, en terme de taille, de fonctions et de rayon d'échanges. Si une trentaine des *New Towns* sont créées entre 1946 – 1970, Milton Keynes est la première de la deuxième génération des *New Towns*. La plus grande des *New Towns*, sa fabrication doit s'adapter au « mode de vie à l'américaine » : la généralisation de l'automobile privée, la domination de l'emploi tertiaire, la diversification des loisirs citadins, les nouvelles technologies. Cette *New Town* profite des réseaux d'infrastructures complets qui ont été construits antérieurement pendant la révolution industrielle, et surtout l'après-guerre.

Les Français se contentent d'abord en reprenant un modèle de l'avant-guerre, de la création de plusieurs centaines de « grands ensembles » dans les banlieues des villes existantes, pour résoudre le problème de l'habitation et des conditions de vie, dans les conditions désastreuses de l'après-guerre. C'est seulement en 1965 que la restructuration territoriale fut mise en œuvre par la fondation de neuf Villes Nouvelles à proximité immédiate des premières grandes villes : Paris, Lyon, Marseille, Lille, en vue de former les régions urbaines. En fait, les Français insistent sur la caractéristique « satellite » des Villes Nouvelles par rapport à celles existantes, et le rayonnement des nouveaux centres urbains des Villes Nouvelles et des petites villes existantes renforcées (non à la ville elle-même). La structure territoriale et économique régionale (et donc nationale) sera modernisée selon le modèle de pyramide, fondé à partir de plusieurs nouveaux centres urbains et quelques grandes villes, en accompagnant de la mise en place parallèlement des nouveaux réseaux de communication express qui les desservent. En perspective du marché de tourisme de masse, comme progrès social et comme type d'économie tertiaire, la fabrication des villes devrait se manifester également en toutes les régions, en potentialité géographique et culturelle, telle la montagne, le littoral ou la mixité. Les stations balnéaires, telle La Grande-Motte, se situent dans la même catégorie « satellite », car elle est désignée comme la station de Montpellier et de Nîmes.

Cette politique d'insertion du pays dans la modernisation, dans laquelle s'inscrit la genèse de nos villes, est mise en œuvre par trois types de doctrines, en trois régimes politiques. Produite par les jeunes régimes démocratiques de deux pays du tiers-mondes, où le pouvoir est personnalisé par le chef d'Etat ayant une forte influence, la genèse de Brasilia et de Chandigarh résulte directement des doctrines politiques et des visions urbaines personnelles proposées par celui-ci. Cependant, la genèse de Brasilia appartient à un projet politique ancien, inscrit dans les constitutions, dans lesquelles, la localisation de Brasilia, au milieu du *planalto central*, résulte d'un choix volontaire prédéterminé, et la commande persiste pendant près de deux siècles, dans la logique du transfert d'une capitale. Ce projet politique doit apaiser également l'affrontement politique entre les « capitales » côtières et leur monopole économique, en ouverture à l'intérieur du pays. La genèse et la localisation de Chandigarh découlent d'une commande politique immédiate, imposée par des circonstances de géopolitique à résoudre de toute urgence, dans la logique de la création ex-nihilo, celle de fournir une capitale à un nouvel Etat. De plus, ce dernier est constitué par une portion de la vieille région sacrée de la civilisation indienne, sa localisation, au milieu de la région extrême nord de la nouvelle nation de l'Inde, porte, donc une forte mesure symbolique, comme celle de Brasilia. La fondation de Chandigarh se trouve aussi dans un affrontement politique, culturel, religieux entre les « capitales », entre elle et Lahore que l'Inde a perdu.

Magnitogorsk se produit au sein d'un régime totalitaire du premier pays socialiste, le pouvoir est incarné et centralisé absolument dans le chef de l'Etat, qui est aussi le chef du parti unique du système politique. La genèse de cette ville résulte directement de deux types de doctrines imposées par celui-ci (en rejetant les doctrines des « désurbanistes » russes) : les doctrines

politiques concernant la construction de l'appareil d'Etat, de la classe prolétaire, de la nouvelle culture de mode de vie ; la planification économique sectorielle, mise en œuvre par les plans quinquennaux, dans laquelle, l'industrialisation est devancée par l'industrie lourde. Si sa réalisation, dans des conditions extrêmement difficiles, symbolise le modèle réussi du Premier plan quinquennal surveillé directement par Staline, le choix d'une localisation isolée exprime le volontarisme soviétique et une mesure stratégique géopolitique sous-jacente. La localisation de Magnitogorsk répond à la fonction économique de la ville, qui tient compte des qualités naturelles du lieu et de la facilité de mise en production, comme le cas de La Grande-Motte, mais aussi, située sur le versant oriental du massif de l'Oural, elle offre la protection nécessaire, au cas où le « seul pays socialiste du monde » entrerait en guerre avec les puissances capitalistes « occidentales ».

Les trois autres villes se produisent au sein des pays développés où les régimes démocratiques sont solides. Leur genèse découle directement d'un autre type de doctrine, impulsée volontairement par le pouvoir central, dans lequel le chef de l'Etat français a sa position considérable au regard des politiques urbaines. Il s'agit de la planification spatiale et économique à l'échelle nationale et régionale, établie soigneusement grâce aux études multidisciplinaires, pour « *remodellement de la structure et de la figure de la France* », comme l'indiquait Charles De Gaulle en avril 1961. Ces doctrines épanouies en Europe, sont en effet les outils modernes de la gestion étatique : l'aménagement du territoire, dont l'objectif est de remodeler un secteur plus spécialisé : aménagement industriel (Milton Keynes et Marne-la-Vallée), aménagement touristique (La Grande-Motte), ou pour un milieu déterminé : aménagement de la région capitale (Milton Keynes et Marne-la-Vallée), aménagement littoral (La Grande-Motte). Cependant, si la planification à la française est aussi quinquennale, comme celle du régime soviétique, la planification à la britannique n'est pas périodique, mais avec les étapes révisionnelles successives. La localisation de trois villes fait l'objet d'études particulières d'aménagement du territoire, selon l'équilibre de trois facteurs : l'économie, la géographie et la démographie. En revanche, la localisation de Brasilia, comme Chandigarh, ne découle pas d'un aménagement du territoire proprement dit ; leur fondation, avec le choix du site au milieu géographique du pays et de la région, oriente ultérieurement le développement spatial et économique planifié à l'échelle nationale et régionale.

En somme, à l'exception de Chandigarh, dès leur genèse, cinq villes répondent à peu près toutes aux mêmes objectifs du pouvoir : le stratégie du développement équilibré du territoire en répartition plus logique des ressources humaines et naturelles à l'échelle nationale ; la réduction des disparités entre les régions et/ou les villes existantes ; la mise en valeur des territoires potentiels ; la reconversion des régions, dont les sources de richesse (l'industrie et l'agriculture) sont en déclin, vers la nouvelle économie de services tertiaires.

Le dernier facteur des lieux d'implantation est sa géographie. Nous allons analyser selon trois paramètres, dont les deux derniers se concentrent sur le périmètre de la ville:

- l'environnement aux alentours ;
- les éléments naturels (la topographie, la surface de l'eau, la végétation) ;
- les éléments humains (l'occupation du sol, l'activité, la délimitation du périmètre).

Il faut savoir que les six villes se situent sur trois reliefs différents : La Grande-Motte sur le littoral à l'altitude de 0 à 3 m, Brasilia sur le plateau à l'altitude de 1.100 m, les autres sur la plaine, mais Marne-la-Vallée et Milton Keynes sont à l'altitude de 70 m à 100 m, celle de Chandigarh est de 304 à 365 m, et de Magnitogorsk de 310 m. Il y a quatre cas de figure au regard de l'environnement aux alentours du site. La Grande-Motte se trouve dans une région structurée par trois bandes : une bande de sable de quels que cent mètres de largeur découpée

par des étangs et des embouchures des petites rivières ; une bande de villes et de communes à taille moyenne, et le Massif Central. Brasilia est installée au milieu de la savane particulière de l'Amérique du Sud, la *cerrado*, qui signifie fermé ou dense, il est appliqué à cette végétation à cause de la difficulté à la parcourir. Cette *cerrado* est morcelée par une matrice des ruisseaux, les sources de trois grands fleuves brésiliens. En fait, le Plan-Pilote est inséré entre deux affluents d'une rivière au milieu de périmètre du District Fédéral. Marne-la-Vallée et Milton Keynes se localisent au milieu des régions qui ont des ressemblances, marquées par l'enracinement humain depuis long temps, le paysage rural, quelques petites industries, les vallons des petites rivières, l'existence des bois massifs. Chandigarh et Magnitogorsk s'adosent à deux massifs, l'Himalaya et l'Oural, et à la limite frontière entre la plaine et la montagne. Mais si la région de Chandigarh est exploitée et peuplée depuis l'antiquité, celle de Magnitogorsk est presque entièrement vierge et couverte de pâturages, de forêts à feuilles caduques et de nombreux lacs.

Pour la topographie du soubassement de la ville, il y a trois cas de figure. La topographie de La Grande-Motte peut être considérée comme complètement plate. Le soubassement de Brasilia et Milton Keynes a une topographie à la fois légèrement ondulée et légèrement déclinive, tandis que celui de Chandigarh, de Marne-la-Vallée et de Magnitogorsk est un terrain plein en légère déclivité. Dans le cas de Brasilia, le choix de cette topographie est un acte volontaire, au milieu d'un immense territoire vierge, en vue de faciliter la circulation de l'air à l'altitude de 1.100 m dans ce climat chaud et demi-humide ; de faciliter de la construction des voies de communication partant de la capitale. C'est aussi le cas de Chandigarh pour s'adapter au climat local. Le soubassement de Magnitogorsk est fixé effectivement entre les collines de mines de fer et le fleuve Oural en assurant le fonctionnement du complexe métallurgique. Celui des trois autres villes est défini par trois contraintes imposées à l'emplacement de la ville : les axes de communication, les terrains disponibles à construire en préservant des terroirs fertiles, les petits établissements préexistants sur place.

La présence des surfaces d'eau par rapport au site a deux cas de figure : les surfaces d'eaux à côté immédiate du périmètre, au traverse du périmètre et les ces deux positions. Le premier correspond au site de La Grande-Motte, entouré des quatre côtés par la mer, l'immense étang d'Or, le Canal des étangs, la rivière Vidourle ; et celui de Marne-la-Vallée, donc la rivière Marne et ses étangs au nord et son affluent Le Grand Morin à l'est. Le site de Magnitogorsk est traversé par le fleuve de l'Oural, son complexe métallurgique est situé sur la rive est et sa Ville Socialiste sur la rive ouest. Le site de Chandigarh, de Milton Keynes et Brasilia appartient au troisième cas, donc chacun de ces site a deux rivières qui font la frontière naturelle, et d'une à quinzaine de rivières qui traversent le site. Le périmètre de Milton Keynes est aussi traversé par le Grand Canal Union, une voie fluviale artificielle.

Le rôle primordial de la présence des surfaces d'eau est intéressant à observer. La mer et les immenses étangs sont la raison d'être de La Grande-Motte, tandis que le fleuve et la rivière sont des ressources obligatoires pour les besoins en eau de la population et pour produire de l'énergie électrique, pour Brasilia et Magnitogorsk, installées dans un milieu naturel isolé. C'est idem pour le cas de Chandigarh, dans la situation sous-développée des infrastructures en Inde. Les surfaces d'eau de Milton Keynes et de Marne-la-Vallée apportent des valeurs primordiales au regard du paysage urbain et des loisirs aquatiques. Il y a quatre villes qui ont des surfaces d'eau artificielles à créer. C'est d'abord le port de plaisance de La Grande-Motte, dispositif principal de la station balnéaire. Magnitogorsk, Brasilia, Chandigarh sont équipées de trois grands lacs artificiels au milieu de la ville, par la construction des digues sur le fleuve et les rivières qui traversent le site. S'ils servent à l'amélioration microclimatique, aux sports aquatiques, au paysage urbain, celui de Magnitogorsk est également décisif au regard du fonctionnement du complexe métallurgique.

Quand à la végétation du soubassement de la ville, qui peut éventuellement être intégrée à la structure urbaine, il y a deux cas de figure. Implantées sur les sites vierges, la végétation du site de Brasilia, Magnitogorsk, La Grande-Motte, est l'ensemble des plantes sauvages qui exprime les caractéristiques de la flore de leur région géographique : la savane de *cerrado*, l'Oural sud, le littoral méditerranéen. Les plantes sauvages du site des deux premières villes sont abondantes, tant en qualités qu'en typologies, mais elles ne seront pas intégrées dans la structure urbaine de la ville, en raison de la conception fonctionnelle et monumentale dans le cas de Brasilia ; de conception de « tabula rasa » dans le cas de Magnitogorsk, une ville-usine où le paysage est exprimé par les hauts fourneaux. En revanche, les conditions désertiques à La Grande-Motte demandent un vaste programme de reboisement sur l'ensemble de la ville, même aux alentours, pour créer un cadre de verdure et résoudre le problème du vent violent venant de la mer. La végétation du soubassement des autres villes est l'ensemble des plantes sauvages et cultivées. Les premières sont des bois, des plantes des vallons, le long des berges des rivières qui traversent le site, les deuxième proviennent des activités agricoles ou dans le cadre des établissements humains, paysans ou citadins, demeurant sur le site. Ces plantes seront éventuellement insérées dans la structure urbaine de la nouvelle ville.

En ce qui concerne l'occupation du sol et l'activité humaine dans la limite du soubassement de la ville, il y a quatre cas de figure. Le sol de Brasilia et de Magnitogorsk ne révèle aucune occupation ni l'activité humaine, mais il faut noter que dans le périmètre du District Fédéral, il y a la ville de Planaltina à 40 km au nord-est, créée par les chercheurs d'or et de pierres précieuses au XVIIIe siècle. Elle sera intégrée en tant que quartier du District Fédéral. A La Grande-Motte, l'occupation du sol se limite aux constructions précaires de pêcheurs au bord de l'étang, tandis que l'activité humaine est représentée les champs de vigne à l'intérieur de la côte. Cependant, à l'échelle de l'« Unité Touristique », il existe deux stations balnéaires, Le Grau-du-Roi et Palavas-les-Flots. L'occupation du sol à Chandigarh ne présente que les villages, leurs temples et leurs terroirs. Certains de ces villages sont déplacés, les autres sont intégrés dans la structure de la ville. Milton Keynes et Marne-la-Vallée se trouvent dans la même situation, il y a des villes et des villages à l'intérieur du périmètre. Ils sont préservés dans la structure urbaine de la nouvelle ville. Les activités sont très diverses : agricultures, commerciaux, petites industries, tourisms.

Si nous tenons compte des obstacles naturels ou artificiels, en perspective de l'extension éventuelle, il y a trois cas de figure. La Grande-Motte n'a pas la possibilité d'une extension, car elle est enfermée par les grandes infrastructures et les éléments géographiques considérables. Marne-la-Vallée et Milton Keynes ne se développent que vers une direction, le sud et le sud-ouest. La première est limitée au nord par la Marne, le chemin de fer et une zone déjà bien urbanisée, à l'est par la rivière Le Grand Morin et la ville de Meaux, et à l'ouest par Paris. La deuxième est limitée sur trois côtés par les routes nationales et régionales, elle ne s'étend que vers le sud-est. Encaissée entre l'Oural méridien à l'ouest et le mont Magnitaïa à l'est, Magnitogorsk peut s'étendre vers deux directions, le nord et le sud, le long du fleuve Oural. C'est idem pour Chandigarh, elle est limitée au nord-est par l'Himalaya, au sud-est par le chemin de fer Delhi-Simla. Implantée au milieu du périmètre de l'immense territoire plein du District Fédéral, mais en raison de sa conception urbanistique, l'extension de Brasilia sera réalisée exclusivement par les villes satellites.

2. Les modèles

La deuxième variable que nous allons aborder est celle du modèle des six villes, qui s'affiche selon trois facteurs : les fonctions, la forme et le fonctionnement de la ville. Ces villes peuvent être distinguées par trois formes : la ville idéaliste avec Brasilia, Chandigarh, La Grande-Motte ; la ville des lotissements avec Marne-la-Vallée et Milton Keynes, créées selon les plans programmés ; la ville fonctionnelle avec Magnitogorsk. En ce qui concerne les fonctions et le fonctionnement, Brasilia et Chandigarh ont une vocation essentielle pour la politique, Milton Keynes et Marne-la-Vallée ont une vocation pour l'économie, tandis que Magnitogorsk et La Grande-Motte ont une vocation pour l'économie, avec une fonction politique sous-jacente, en particulier Magnitogorsk.

Cette variable sera analysée selon trois facteurs : les doctrines, les programmes urbains et les plans d'urbanisme qui encadrent la conception de la ville, en vue de comparer comment ces facteurs contribuent éventuellement à constituer le modèle à différents niveaux. Pour le premier facteur, nous retiendrons trois paramètres analytiques, qui constituent les doctrines produites par :

- le système de pouvoir : les discours et les conceptions politiques (les doctrines politiques), les études de l'aménagement du territoire à l'échelle nationale et régionale (les doctrines d'aménagement), dans le contexte de fabrication de la ville ;
- le milieu professionnel du domaine d'urbanisme : les concepts urbains, en écrits, en projets théoriques ou réalisés, comme modèles préexistants (les doctrines d'urbanisme), à adopter ou à adapter universellement ;
- le concepteur ou le groupe de concepteurs de six ville : les conceptions personnelles.

Il y a deux cas de figure au regard du premier paramètre. La contribution des doctrines politiques à la conception du modèle de Brasilia, de Chandigarh et de Magnitogorsk, est considérable en absence des aménagements du territoire, et est immédiate car elles sont les villes du pouvoir. Les doctrines donnent des indications en terme de politique et de culture par les mots clefs, telle la modernité, la monumentalité, l'identité nationale,..., que la conception du modèle doit apporter, ainsi que des indications en terme de technique, tel le nombre d'habitants, la planification du temps, que la fabrication de la ville doit atteindre. Le rapport entre la conception du modèle et les doctrines se manifeste en trois niveaux : les objectifs du pouvoir au regard du développement économique et territorial, les messages politiques et culturels sous-jacents, et les modèles de référence.

Dans le cas de Brasilia et Magnitogorsk, la ville est l'outil pour ouvrir et commander, dont Brasilia, et pour accélérer, dont Magnitogorsk, la colonisation de deux immenses territoires intérieurs du pays. Brasilia doit être à deux hauteurs : un nœud d'échanges et d'infrastructures qui relie l'ensemble du pays, tant en organisation territoriale qu'en structure économique ; une capitale fédérale à l'ère démocratique. Magnitogorsk, en tant que ville de production, doit être aussi à deux hauteurs : le plus grand complexe métallurgique du pays, voire du monde, et le nouveau type d'établissement humain en perspective de la « reconstruction du mode de vie ». Chandigarh doit être l'outil de commander la restructuration de la géographie politique, de l'administration territoriale, des infrastructures de la région extrême nord de la nouvelle nation indienne, en particulier le territoire de l'ancienne province de Pendjab.

En concordance avec le contexte de trois sociétés en mutation, voire en révolution, la conception du modèle doit traduire des messages de politique et de culture. Les messages politiques sont les points communs des trois villes. Le premier message est l'expression

physique, par leur monumentalité et leur modernité en fonction et en forme, des conceptions politiques et sociales du régime au pouvoir et de son leader : « nouvelle culture politique » et « nationalisme développementaliste » de Kubitschek ; « modernisme » et « nouveauté et changement » de Nehru ; « superindustrialisation » et « reconstruction du mode de vie » de Staline. Le deuxième message est que la ville doit démontrer l'avantage du nouveau régime au pouvoir par une concurrence politique et économique à l'intérieur, et à l'extérieur avec les pays développés. Pour Brasilia, c'est une concurrence interne avec les trois « capitales » historiques côtières, Salvador, Rio de Janeiro, Sao Paulo. Tandis que Chandigarh se réfère à la concurrence entre deux frères ennemis : l'Inde et le Pakistan, entre l'hindouisme et l'islamisme, entre Lahore de la province de Pendjab pakistanaise et la capitale du nouvel Etat du Pendjab indien. Quant à Magnitogorsk, elle doit montrer des avantages économiques, techniques et culturels du pays socialiste par rapport au monde capitaliste. Si les extensions urbaines projetées parallèlement doivent mettre Moscou au sommet du pouvoir de toutes capitales de l'URSS, l'immensité du projet de Magnitogorsk doit lui offrir sa place de la capitale de la superindustrialisation soviétique. Le troisième message politique est la sécurité du système.

Sous le signe de la « rupture », les messages culturels sont à trois niveaux. Pour Brasilia, c'est le développement économique et social en maintenant l'ordre, la préservation et la continuité de la civilisation chrétienne. Avec la même fatalité, mais pour Chandigarh, c'est un message de demi-rupture au regard du passé du féodalisme, de la religiosité, et du colonialisme, mais avec la préservation pour quelque chose de nouveauté et de bien à l'indienne. Quant à Magnitogorsk, c'est une rupture entière à la culture tsariste en faveur d'une nouvelle culture prolétarienne à définir et à construire. Les doctrines donnent également les indications concernant les modèles de référence, notamment le fonctionnement de la ville. Ceux-ci proviennent tous des pays plus avancés, par rapport à leur situation, en particulier l'URSS (Chandigarh avec également les modèles américains) et les Etats-Unis (Magnitogorsk et Brasilia), selon la même conception politique de rattraper et devancer appliquée par le pouvoir en URSS, en Inde, et en Brésil.

La conception du modèle de Milton Keynes, de Marne-la-Vallée et de La Grande-Motte s'attache directement aux aménagements du territoire, à l'échelle nationale, mais surtout à l'échelle régionale, en deux facettes : le fonctionnement et les fonctions de la ville. Ces doctrines donnent des indices pluridisciplinaires, surtout en économie, en démographie, dont la conception de la ville doit tenir compte. L'utilisation et la maîtrise du sol sont l'indice important, même si les conditions sociales sont différentes entre ces pays.

Plusieurs doctrines d'urbanisme peuvent contribuer à la conception du modèle d'une ville, cette contribution a trois cas de figure. La contribution peut provenir par fois directement des auteurs, et d'autre fois par l'intermédiaire des concepteurs. Dans le premier cas, nous avons :

- Chandigarh avec Clarence Stein (le pilier du « *Garden City movement* » et le co-auteur de la ville de Radburn, « *a town for the motor age* »), et Le Corbusier (La Ville Radieuse, la Charte d'Athènes, le système de sept voies pour l'Unesco, le projet de Bogota et de Marseille, le modulator) ;
- Milton Keynes avec Melvin Webber (avec la théorie de « *cities of the future, adapted for the age of telecommunications and mass automotive mobility* ») ;
- Magnitogorsk avec *Henry Freyn and Co*, *Arthur McKee and Co* (la ville de l'industrie de Gary), et Ernst May (avec les principes de CIAM).

Dans le deuxième cas, nous avons Brasilia avec Lucio Costa (la Charte d'Athènes, les patrimoines urbains français, les rocade rapides des villes américaines, la cité-jardin

anglaise,...) Milton Keynes avec Llewelyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker et Bor (la cité-jardin anglaise, la culture urbaine américaine), Magnitogorsk avec Nicolai Milioutine (la Cité Linéaire, comme les autres architectes russes de la même époque). La Grande-Motte avec Jean Balladur (la Charte d'Athènes, les patrimoines urbaines et paysagers français), Chandigarh avec Maxwell Fry et Jane Drew (la Charte d'Athènes, la ville hygiénique). Le modèle de Marne-la-Vallée, dont l'auteur étant un organisme étatique, nous rappelle le « plan de doigts » de Copenhague, dans lequel, chaque doigt est une voie ferrée urbaine, qui traverse une chaîne d'unités urbaines, donc leur gare est aussi le centre urbain. En ce qui concerne les conceptions personnelles, nous pouvons noter que leur contribution apparaît considérable dans le cas de Chandigarh, de La Grande-Motte, de Brasilia, trois villes idéalistes, Milton Keynes, ville de lotissement, et beaucoup moins dans les deux autres cas.

Nous allons analyser maintenant le deuxième facteur de cette variable. Il s'agit du programme, un des trois piliers de la mise en œuvre du modèle, en terme d'urbanisme : ce premier pilier doit être suivi par la conception de la structure urbaine, la forme de la ville, avec les plans d'urbanisme, et la réalisation du chantier. Il y a trois paramètres que nous aborderons, dans une approche complémentaire entre le programme, les données du site, et l'élaboration du modèle. Le premier paramètre est le rôle du programme, « *ce qui est écrit à l'avance* », dans la contribution à conception du modèle. A l'inverse, le deuxième paramètre éclaire sur la distribution des données du site à l'élaboration du programme, la version écrite du modèle, en rapport avec des données de la société et des fonctions du lieu, projetés par le pouvoir. Le troisième paramètre présente les grilles normatives, à partir desquelles le programme peut être élaboré.

L'élaboration du programme selon deux formules, « définitive » et « évolutive », correspond à deux formes de la ville. Le « modèle de ville finie » qui découle d'un programme ayant au préalable établi entièrement toutes les pièces, en détail et en position dans la structure urbaine. Le « modèle de ville évolutive » résulte d'un programme établi à la base d'une stratégie de développement, qui encadre les objectifs primordiaux fixes et les objectifs secondaires modifiables au cours de l'évolution de la ville, concernant des secteurs fonctionnels, ainsi que des équipements et des services éventuels. Nous avons ici donc deux cas de figure, la première forme avec Magnitogorsk, Brasilia, La Grande-Motte, la deuxième avec Chandigarh, Milton Keynes et Marne-la-Vallée, mais au sein de ces cas, les motifs sont différents.

Magnitogorsk est l'enfant de l'économie dirigiste, étendue à la société toute entière planifiée, son complexe métallurgique est aussi imité à l'identique du modèle américain, la *ville de l'industrie* de Gary, tandis que pour sa Ville Socialiste, le GOSPLAN calcule tous les indices concernant les habitants, les logements, les équipements collectifs sur la base des emplois. Symbole politique de la nouvelle culture et du nouveau Brésil moderne, mais aussi d'un rêve qui dure depuis deux siècles, Brasilia doit apparaître comme une image parfaite, et tout de suite, comme une réalité complète. De plus, son programme ne prévoit que les quartiers d'habitation réservés aux personnels qui travailleront aux institutions publiques et au secteur tertiaire de la ville. Tandis que le secteur industriel est d'une taille modeste. Alors que, La Grande-Motte, ville de service, a besoins de tous ses équipements de fonctionnement, nécessaire à la formation de l'industrie touristique française et à une fonction politique sous-jacente, c'est-à-dire le progrès social, que sa réalisation doit apporter.

En ce qui concerne le deuxième cas, nous observons les gradations évolutives variées. Selon le système de voirie, Chandigarh et Milton Keynes possèdent leur grille projetée fixe, encadrant le développement futur de la ville, tandis que Marne-la-Vallée, en regroupant 26 communes rurales existantes, se contente d'un seul axe urbain projeté, la voie ferrée expresse

régionale, le RER. Selon les secteurs fonctionnels, à l'exception du Capitole ou des grands dispositifs de transport (la gare centrale et l'aéroport), aucune image définitive de Chandigarh ne sera montrée. Alors que à Milton Keynes, à l'exception des éléments existants, donc les villes, les villages ou les vallées de deux rivières devenant deux parcs linéaires, ce n'est que la position du centre de ville, qui est projetée sur la colline au milieu du périmètre, mais il reste à définir les composantes du centre. Le programme de Milton Keynes se base sur les études d'aménagement régional pour l'horizon 1981, donc ce programme et ces études devront être révisés après cette limite. Le programme de Marne-la-Vallée offre encore plus de souplesse. Divisé en quatre « petites villes » avec leur centre urbain, dont deux déjà existants mais destinés à être renforcés, le programme de Marne-la-Vallée permet d'éviter d'étudier et de construire simultanément l'ensemble de la ville. Chaque « petite ville » adoptera un sous-programme différent, selon leurs spécificités. De plus, les sous-programmes seront révisés régulièrement à travers des études appelées « plans numérotés », en respectant deux objectifs primordiaux : préserver des espaces naturels et développer les loisirs de plein air, en particulier ceux attachés à l'eau.

Pour les villes tertiaires du XXe siècle, l'élaboration du programme doit assurer le fonctionnement de la ville, qui agit sur deux niveaux, les fonctions urbaines du lieu même, et les fonctions territoriales qu'elle propose à l'armature urbaine et spatiale, à l'échelle régionale et nationale. Pour le deuxième niveau, le modèle doit démontrer sa capacité à se connecter efficacement du site à cette armature, proposée par le nouveau programme d'infrastructures. Nous avons vu que celui-ci peut découler directement de la fabrication de la ville, ou être établi soigneusement auparavant par des études d'aménagement du territoire. Le programme d'infrastructures reflète également le moyen d'accès et de connexion primordial de chaque époque (l'accès ferroviaire et fluvial du XIXe siècle, l'accès routier en voie rapide et l'accès aérien au XXe siècle). Mais la complexité du programme d'infrastructure est décidée selon trois aspects : la localisation du site, les fonctions du lieu, la situation politico-économique de la société.

C'est la localisation du site, découlant d'un choix volontaire, qui commande aux besoins du programme d'infrastructures, quelle que soit la situation de développement de la société. Milton Keynes, La Grande-Motte et Marne-la-Vallée sont fondées au sein de sociétés développées, où les réseaux d'infrastructures sont dans un état avancé, techniquement et territorialement. Cependant, le programme d'infrastructures de la première ville est écarté dans la conception du modèle, à cause de sa localisation bien connectée aux réseaux existants, bien avancés. Projetée sur un site vierge (comme le cas de Magnitogorsk et de Brasilia) et une région délaissée (comme le cas de Chandigarh), La Grande-Motte est articulée sur une nouvelle hiérarchie routière très forte, au premier rang de laquelle, l'autoroute. Situées à proximité immédiate de la capitale, les communes de Marne-la-Vallée n'ont besoin au premier rang que d'un moyen de transport public, à grand débit et rapide pour rejoindre Paris.

La complexité du programme d'infrastructures, en terme de typologie, dépend essentiellement des fonctions du lieu, donc les plus complets sont celui de Brasilia et celui de Chandigarh, capitales, nœuds de communication. Tandis que Magnitogorsk, capitale de la superindustrialisation soviétique, est doté de deux moyens correspondants à cette fonction, à la fois politique et économique, la voie aérienne, encore débutante, privilégiée pour les dirigeants, et la voie ferrée pour la production et le transport de masse, sur une distance de plus de 2000 km à déplacer. Le programme de La Grande-Motte s'insère dans la complexité d'un programme d'infrastructures qui doit être à la hauteur d'une zone de tourisme de masse, de 180 km de long, dont une partie considérable est réservée aux estivants étrangers. La complexité du programme d'infrastructures, en terme de dimension, dépend de la situation politico-économique de la société. Implantée dans la partie sous-développée du pays, voire

sauvage, où la fabrication de la ville est synonyme d'une grande restructuration de géographie politique, le programme d'infrastructures de Brasilia doit lui permettre d'être reliée aux capitales d'Etat, dont la plus proche est à 780 km. Chandigarh est à peu près dans la même situation pour la région nord de l'Inde. Le programme d'infrastructures de La Grande-Motte doit répondre à la question de « *Paris et le désert français* », ainsi qu'aux progrès sociaux des « Trente Glorieuses ».

L'élaboration du programme, en assurant les fonctions urbaines particulières du lieu même, telles que capitale, ville de production, ville de service, ou, ville autonome, ville satellite, peut être effectuée en deux cas, en s'associant étroitement aux données du site. S'il faut un programme complet et neuf pour les sites vierges, tels Brasilia, Magnitogorsk, La Grande-Motte, en équipements, en logements, en infrastructures, en services, en loisirs, en même dispositifs énergétiques, l'élaboration du programme pour les sites ayant des activités préexistantes peut être établie de trois manières. Un programme neuf qui ne retient aucune infrastructures, équipements, activités préexistantes, comme Chandigarh. Un programme neuf qui insère ces éléments préexistants, en vue d'assurer les premiers services, de la main-d'œuvre, les caractéristiques historiques, comme Milton Keynes et Marne-la-Vallée. Mais ce sont des éléments neufs, en particulier le système de voies urbaines considérable, qui modifient radicalement et entièrement le site, qui structurent tous les quartiers fonctionnels, le fonctionnement de l'ensemble de la ville, comme Milton Keynes et Chandigarh. Un programme neuf, qui n'insiste que sur les nouveaux centres urbains, les nouvelles zones d'activités tertiaires, en s'appuyant sur une création d'infrastructures limitée mais indispensable, bien programmée, comme Marne-la-Vallée. Cependant, Brasilia et La Grande-Motte sont aussi des cas particuliers. A l'échelle du District Fédéral, le programme de Brasilia peut tenir compte de la présence de la ville Planaltina préexistante au nord-est. Tandis que le programme de La Grande-Motte, une ville autonome, mais composante d'une des Unités Touristiques, peut tenir compte de la présence de deux stations préexistantes à son Unité, ainsi que de la présence des autres Unités.

En ce qui concerne la quantification et la qualification du modèle, dans la logique d'une approche fonctionnaliste de l'urbanisme, les « grilles d'équipements » (terme de Françoise Choay et Pierre Merlin) du programme, définissant le niveau d'équipement à atteindre, à différentes échelles de desserte (quartier, ville, région, pays...), sont calculées et codifiées à partir d'indices variés. Ceux-ci dépendent du fonctionnement de la ville, des objectifs de la planification économique et spatiale imposés par le pouvoir central, ainsi que des données du site. Il y a deux cas de figure. En tant que villes de pouvoir, installées sur les sites où la maîtrise du sol, en terme de surface et de droit, peut être réquisitionnée facilement par le pouvoir central, en raison de la géographie (le site en plein milieu sauvage dans le cas de Brasilia), du régime politique (la propriété collective dans le cas de Magnitogorsk), de l'état d'urgence nationale (le site dans le territoire peuplé divisé en deux nations, dans le cas de Chandigarh), le programme sera établi dans un premier temps à partir d'un seul indice, tel que le nombre des habitants, et en y ajoutant la quantité de production pour Magnitogorsk. Il faut noter que ce facteur peut osciller selon la perception des acteurs du pouvoir. Dans l'autre cas, le programme sera établi dès le début selon un indice multiple, comme le rapport entre le nombre des emplois, des logements et des équipements, pour Marne-la-Vallée et Milton Keynes, ou comme le rapport entre les lits et les mètres carrés de service, la surface de la plage et le nombre d'estivants, pour La Grande-Motte. Cependant, installées sur des sites vierges ou des sites ayant des activités et des établissements humains, dans des pays où existe la propriété privée ou la propriété collective, l'indice multiple est important pour l'élaboration du programme final.

Nous allons analyser le dernier facteur de cette variable, la structure urbaine de la ville, l'expression formelle du modèle. Nous tiendrons trois paramètres : le système des voies urbaines, l'organisation des quartiers fonctionnels, la disposition des espaces et les bâtiments importants. Le système des voies urbaines peut comprendre la voie terrestre et la voie fluviale. Avec le chemin de fer, les fleuves et les canaux jouent un rôle vital dans le transport pendant la révolution industrielle du XIXe siècle dans les pays développés, tel le Grand Union Canal en Grande-Bretagne qui relie Londres et Birmingham avec 220 km de long, et la Marne en France. Les cours d'eau, qui sont présents abondamment sur les sites de nos six villes, ne servent qu'aux activités de loisirs, aux fonctions d'assainissement urbaines, et à la création du paysage urbain (en outre ceux qui sont à proximité de la ville proprement dite, peuvent contribuer à la production de l'énergie et de l'eau potable), en raison de la compétence des nouveaux moyens de transport, et des contraintes géographiques, telle la topographie et la distance. Nos analyses se concentrent donc sur la voie terrestre, en particulier la voirie et la voie ferrée, qui encadrent la forme et le développement de la ville.

A la conception de la ville, la composition du système des voies urbaines a trois cas de figure. Créé à l'ère de l'automobile du XXe siècle, moyen de déplacement préféré même en vacances, le système de La Grande-Motte est doté seulement d'un réseau de voirie, rappelons que la solution, à laquelle le chemin de fer comme une des liaisons régionales et nationales, a été écartée. Avec le même motif, la circulation interne de Chandigarh et de Brasilia s'appuie essentiellement sur un réseau de voirie. En fonction d'une capitale et d'un nœud de transport à l'échelle régionale et nationale, leurs immenses dispositifs du chemin de fer et de la gare centrale, n'en assurant que des échanges extérieurs, se situent marginalement au périphérique de la structure urbaine. Quant à Magnitogorsk, en raison de sa fonction et du niveau de développement de l'URSS, ses dispositifs du chemin de fer affichent l'image des villes patronales (mais aussi les villes normales) du XIXe siècle dans les pays développés, c'est-à-dire à la place centrale de la structure urbaine, bien que la Ville Socialiste, localisée au sud et au nord du complexe métallurgique, selon le plan de Ernst May, s'organise selon un réseau de voirie simple. Le système de voies urbaines de Marne-la-Vallée et de Milton Keynes est configuré à la fois par la voirie et par la voie ferrée. La dernière, dans cas de Marne-la-Vallée, est l'une des colonnes vertébrales ferrées du transport et du développement pour cette « ville linéaire », ainsi que pour les autres communes voisines, dans la logique de former la région urbaine parisienne pour le centre, Paris. Deux chemins de fer, qui traversent le périmètre de Milton Keynes, sont les lignes interrégionales et nationales qui doivent être adaptées pour desservir éventuellement cette ville.

Le système de voies urbaines peut donc comprendre seulement des voies neuves, comme à Brasilia, Magnitogorsk, La Grande-Motte et Chandigarh, ou être intégré également aux voies existantes, comme à Milton Keynes et Marne-la-Vallée. Ce fait ne dépend pas entièrement à l'état existant et de la forme du site, mais aussi de la manière de fabrication de la ville. Il est logique que le site vierge de Brasilia et de Magnitogorsk mérite un système tout neuf. Le site de La Grande-Motte, de Chandigarh, de Milton Keynes et de Marne-la-Vallée possède des voies existantes. Mais les routes locales des deux premiers sites reliant les unités rurales préexistantes, et la route régionale Rupal passant au milieu du périmètre de Chandigarh, sont éliminées comme c'est le destin des unités rurales, en faveur du nouveau réseau de voirie parfait, pour la ville idéale.

Alors que les voies présentées sur le site de Milton Keynes et de Marne-la-Vallée, sont intégrées au nouveau système de manière différente. La structure urbaine de Milton Keynes sera configurée essentiellement par une nouvelle grille des voies homogènes, dans laquelle seront insérées le mieux possible des routes locales. Ce système, en se superposant aux axes principaux de communication régionaux et nationaux existants, répond à la forme en carrée

du site et à la stratégie de fabrication : un développement unitaire et une préservation des unités rurales et urbaines existantes. Tandis que la structure urbaine de Marne-la-Vallée sera configurée essentiellement par les routes locales, départementales et nationales existantes, ainsi que par deux voies longitudinales neuves, la voie ferrée urbaine régionale expresse, le RER, et l'autoroute A4, créées non seulement pour la ville, mais aussi pour la région. Elles passent au milieu d'un site linéaire, décomposé en quatre « petites villes », dont chacune a sa propre stratégie de développement concordant à leur situation.

Par conséquent, nous avons trois cas de figure au regard de la hiérarchie de gestionnaire concernant des voies, dont il faut tenir compte au moment de leur conception. Le système de Milton Keynes et de Marne-la-Vallée contient plusieurs types de voie : l'autoroute, la route nationale, départementale, intercommunale, les voies de la commune, le chemine de fer national et régional,...qui sont gérés par des administrations différentes : l'Etat, le département, les communes. Alors que les voies urbaines d'autres villes, construites toutes en même temps avec elles, sont gérées par l'administration de la ville, à l'exception de La Grande-Motte, où l'axe principal de circulation est une voie intercommunale qui relie les stations des six Unités Touristiques.

En terme de fonctionnement, à la généralisation de l'automobile privée, le système des voies urbaines peut être composée selon deux formules, « hiérarchisée » et « régulière », qui peuvent être appréhendées par des critères différents. Selon la vitesse du trafic, à l'exception de Magnitogorsk pour laquelle nous n'avons pas de données, toutes les villes ont leur propre réseau de circulation « hiérarchique », avec laquelle le trafic peut être hiérarchisé selon des vitesses différentes. La circulation hiérarchisée peut se manifester éventuellement aussi à travers la séparation des moyens de déplacement. Chandigarh fonctionne avec le réseau de 7V, c'est-à-dire sept niveaux de voie, dont la V1 est équivalente à l'autoroute nationale, en ajoutant le V8 pour le cycliste. La Grande-Motte est dotée d'un réseau à six niveaux de voies, dont une rocade rapide qui relie la station à l'autoroute nationale. Brasilia s'organise selon quatre niveaux de voies, dont deux artères principales sont les voies expresses, connectées au réseau des autoroutes nationales qui partent de la ville. Milton Keynes fonctionne avec quatre niveaux de voies, dont la voie expresse est l'autoroute nationale qui traverse le site. En ce qui concerne Marne-la-Vallée, on peut dire qu'elle possède deux niveaux de voie, le premier comprend la nouvelle autoroute, les routes nationales, régionales et départementales, tandis que le deuxième comprend les voies de chaque commune. A l'exception de Marne-la-Vallée, la voie pour piéton, située au plus base de la hiérarchie, est un l'objet d'étude importante pour la conception du modèle.

Selon le flux de trafic à l'échelle de la ville en rapport avec la dimension des voies principales, le réseau de circulation de Chandigarh, de La Grande-Motte, de Marne-la-Vallée est bien hiérarchisé. Chandigarh est un cas particulier. Les voies principales forment un plan orthogonal, mais avec quatre types de voie tous différents au regard de leur largeur. Le réseau de Brasilia et de Milton Keynes peut être classifié en catégorie « régulière ». Le premier est constitué par deux éléments ayant des composants homogènes : deux artères (une piste principale et deux pistes latérales) ayant la même largeur, tandis que le quartier d'habitation (le *quadras*) est un plan linéaire en échiquier. Pour Milton Keynes, si nous écartons la route nationale, l'ensemble des voies principales est une grille en damier, où les voies ondulées ont une largeur homogène.

Regardons le rapport entre l'axe de paysage urbain et l'axe de grande circulation ou de grand transport urbain, il y a trois cas de figure. Ils coïncident dans le cas de Brasilia avec l'Axe monumental et l'Axe résidentiel ; à Chandigarh avec les voies V1 et V2 ; à La Grande-Motte avec la voie piétonne au bord de plage, si on considère que celle-ci est primordiale pour une

ville balnéaire, ainsi que la voie de circulation qui relie les stations. Marne-la-Vallée ne possède pas d'axe de paysage urbain proprement dit, alors que l'axe de grande circulation et de grand transport urbain, créé pour elle, est l'autoroute A4 et le RER A. Quant à Milton Keynes, c'est l'ensemble de grille en damier qui est à la fois les axes de paysage urbain et les axes de grande circulation et de grand transport urbain.

A la base de ces systèmes de voies urbaines, la structure urbaine au regard de l'organisation territoriale, est distribuée selon trois principes. Elle peut s'étaler à partir des axes urbains principaux, en terme de paysage et/ou de transport, en donnant au site une caractéristique de grands îlots comme à Brasilia, ou d'infinis lotissements comme à Marne-la-Vallée. Elle peut se composer de grandes zones de fonction, divisées par les voies principales, comme à La Grande-Motte, ou, avec le même principe, mais s'associant à autre produit industriel, comme à Magnitogorsk. Elle peut être tissée régulièrement sur l'ensemble du site, quel que soit son état préexistant, en îlots de forme homogène comme à Chandigarh et à Milton Keynes.

En référence à ces organisations territoriales, nous allons observer la structure urbaine, au regard de l'organisation spatiale, selon la disposition des zones d'activités, des centres urbains et des quartiers d'habitation. En ce qui concerne la nature des zones d'activités, nous avons trois niveaux différents. Magnitogorsk possède l'industrie lourde, donc l'extraction des minerais et la métallurgie et les industries légères. Si le secteur tertiaire est dominant dans la recette économique de Brasilia, Chandigarh, Marne-la-Vallée, Milton Keynes, il y a une partie d'activités apportée par les industries légères et les hautes technologies. Les activités de La Grande-Motte sont seulement tertiaires, il s'agit de services et de commerces de l'industrie touristique de masse. En organisation spatiale, nous avons aussi trois cas de figure. Les zones d'activités de Magnitogorsk ont leur place centrale dans la structure urbaine, comme les villes patronales, tel Le Creusot. Celles de Brasilia, Chandigarh, Marne-la-Vallée, Milton Keynes, sont dispersées en petites unités en bordure du périmètre et au bord des voies ferrées et routières expresses régionales et nationales. Alors que les activités de services, de loisirs et de commerces se dispersent sur l'ensemble de La Grande-Motte.

Les « centres urbains », au sens où se manifestent considérablement les activités civiques (administration, culture, éducation), les activités de commerces, de services et de loisirs, où se concentrent des édifices symboliques, ont deux fonctionnements différents. Ceux de Brasilia, Chandigarh, Marne-la-Vallée, Milton Keynes ont trois niveaux : nation-région, commune, quartier. Tandis que ceux de Magnitogorsk et de La Grande-Motte n'ont que deux niveaux, commune et quartier. Leur disposition, en rapport avec l'organisation territoriale, s'annonce de deux manières contradictoires. La première s'attache étroitement au principe d'organisation territoriale, c'est le cas de Brasilia, Marne-la-Vallée, Magnitogorsk et Chandigarh. Les deux premières villes peuvent correspondre à un type de ville répandu, « ville centrée », mais au lieu de se concentrer sur une surface réduite au regard de l'étendue de la ville, les activités se manifestent sur trois axes qui sont à la fois la colonne vertébrale structurelle et la raison d'être existante de la ville. Ceux de Brasilia sont deux voies routières à grand débit, et aussi deux artères de paysage urbain, tandis que celui de Marne-la-Vallée est une voie ferrée régionale à grand débit. Par conséquent, il y deux rapports différents entre le centre primaire (nation-région, commune) et les centres secondaires (quartiers). En cas de Brasilia, on distingue, en fonctionnement et en espace, entre les centres urbains concentrés sur l'Axe monumental et ceux situés au cœur des *superquadras*, le long de l'axe résidentiel. Alors que, dans le cas de Marne-la-Vallée, une ville linéaire, mais déjà morcelée en quatre, les centres urbains des lotissements, constitués autour des stations desservies par le RER A, le moyen de déplacement primordial de la région parisienne de l'Est, ont tendance à s'uniformiser. A l'exception peut être de Noisy-le-Grand, qui est prévu pour faire la balance de La Défense, centre d'affaire pour Paris, mais qui n'y arrivera jamais.

Nous pouvons supposer que les centres urbains de Magnitogorsk correspondent à l'autre type de ville répandu, « ville zonée », imaginée par un des fondateurs de CIAM, et dans le contexte où le concept de zonage est reconnu dans le milieu des architectes soviétiques. Les centres urbains de Chandigarh s'organisent en grille le long du système de 7V, et donc c'est une « ville tramée ». Les centres nationaux, régionaux et communaux s'installent le long de la V1 et V2, deux axes principaux de la ville, en terme de transport et de paysage urbain, les centres communaux et des quartiers se concentrent le long de la V4 et V7, qui traversent le milieu des îlots.

Les centres urbains de Milton Keynes, de La Grande Motte se détachent de la logique d'organisation territoriale, de manière différente. A La Grande-Motte, la présence d'un véritable centre ville, autour du port de plaisance, n'a pas pour autant conduit à priver les autres zones de toute activité commerciale et de loisirs, dans cette zone un parcours pédestre, dans telle autre le golf, les terrains de tennis ou la base nautique, ailleurs le collège, le bois. Tout contribue à fabriquer un produit global, le tourisme de masse. La Grande-Motte est donc une « ville composée », comme le propose Claude Prelorenzo et Antoine Picon. Alors que Milton Keynes correspond au modèle de « ville dispersée ». Ses centres urbains, bien qu'il y ait un centre à vocation régionale disposé au milieu du périmètre, les autres centres sont dispersés librement sur l'ensemble des îlots homogènes, donc leur position et leur fonction exacte seront définies par des études détaillées au cours du développement.

En fait, les critères détaillés en terme de technique, d'urbanisme et d'architecture des centres urbains de Milton Keynes, de Marne-la-Vallée ne sont pas fixés au moment de la fondation de la ville, tandis qu'à Chandigarh, ce n'est que les édifices du Capitole qui sont fixés. Ce sera le contraire pour les autres villes. En ce qui concerne les logements, nous avons la même situation, d'une part avec Milton Keynes et Marne-la-Vallée, où les critères architecturaux et urbains précis ne sont pas vraiment programmés, et d'autre part avec les autres. La disposition des logements à Chandigarh doit respecter les principes de l'architecture tropicale que proposent Maxwell Fry et Jane Drew. A Brasilia, ce sont les dogmes de la Charte d'Athènes appliqués à l'ensemble de la ville. A Magnitogorsk, ce sont les principes de « l'habitat à loyer modéré » d'Ernst May, c'est aussi le thème du deuxième congrès des CIAM en 1929 à Francfort. Et à La Grande-Motte, ce sont les « pyramides », les « conques » et le système de placette – maisons jardins.

Autant que la « ville motorisée », la « ville verte » apparaît comme une facette importante dans la conception des *villes de fondation* du XXe siècle, en particulier les *villes tertiaires* de l'après-guerre, tant dans le mode de vie qu'en économie, tant en paysage qu'en microclimat. Les espaces naturels de bonne qualité seront l'une des raisons d'être de la ville, de sa naissance, telle Marne-la-Vallée, à sa viabilité, telle La Grande-Motte. Ils font évoluer également le modèle urbain. Ils sont l'aspiration à une « ville hygiénique », dans laquelle, les espaces naturels, avant d'être les ornements comme à Versailles, sont pensés comme les organes de régénération, telle la « ville-parc » de Brasilia qui s'aligne aux principes du « jardin moderniste ». Mais ils sont aussi l'aspiration à une « ville de loisirs », où les espaces naturels sont pensés aussi comme des « réserves naturelles », où est accueillie la nouvelle civilisation de loisirs en masse et en plein air, sous l'impulsion des progrès sociaux, telle la « forêt - ville » de Milton Keynes.

Pour la structure urbaine, les espaces naturels peuvent être appréhendés selon une série de termes. En terme de matière, ils se composent à la fois des aires végétales et des aires aquatiques. En terme de morphologie, ils sont hiérarchisés selon deux formes : la ligne et la surface, la première s'associe à la hiérarchisation du système des voies, mais le système de surfaces non bâties peut avoir les deux formes. En terme de fonction, il y a des usages publics

et des usages privatifs. En terme de géographie, nous avons des espaces aménagés et des espaces sauvages...Mais la structure urbaine, en tant que une « ville verte », peut être imaginée selon deux conceptions essentielles. La première est un processus « classique », les espaces naturels se plient au caractère urbain de l'espace public et à une dimension majeure de l'ordonnance urbaine, au même titre que les voies ou les édifices, comme le dit Claude Prelorenzo et Antoine Picon. La deuxième est un processus pour remettre le contact entre la nature et la ville, comme le souligne Pierre Merlin. Dans ce processus, les espaces naturels doivent offrir aux être humains, le mieux possible, une attraction de « naturalité », au regard de la morphologie urbaine et de la culture urbaine, tant à l'échelle de l'intra-muros qu'à l'échelle du territoire de l'agglomération. Nous avons ici trois cas de figure. Brasilia, Chandigarh, Magnitogorsk expriment la première conception. Notons que le parc national de Brasilia (300 km²) n'a été ajouté qu'en 1961. Tandis que Milton Keynes et Marne-la-Vallée ont vocation à développer la deuxième, mais la « naturalité » de la première est une association des éléments sauvages préservés et des éléments aménagés, telle la voirie avec le concept de « *view from de road* », le Grand Union Canal. Alors que Marne-la-Vallée prend son avantage aux éléments sauvages, tels les grands bois, les eaux courantes et stagnantes. La Grande-Motte est un cas particulier, à mi-chemin entre ces deux voies. Création ex-nihilo sur un terrain nu, les espaces naturels de cette ville ne se réduisent ni à une fonction ornementale, ni à une utilité hygiénique, ni à l'outil d'ordonnance urbaine, selon Jeans Balladur, mais aussi à la « naturalité » de son paysage urbain et territorial, pour être vouée aux loisirs de masse mais qui ne saurait devenir synonyme de « *tourisme au rabais* », selon Olivier Guichard. En fait, le programme de la végétalisation, dont le boisement, est un des piliers pour la réussite de La Grande-Motte.

En laissant de côté la végétation du système de voies urbaines, nous allons comparer ici les espaces naturels principaux qui contribuent à la structuration urbaine des six villes, en reprenant les termes cités plus haut. En ce qui concerne la matière, les espaces naturels de Chandigarh, de Magnitogorsk sont composés à partir des aires aquatiques : les rivières et le lac Sukhna, le fleuve Oural et son lac. Pour trois autres villes, il faut ajouter les aires végétales, tels les bois situés à l'intérieur du périmètre de Milton Keynes et de Marne-la-Vallée ou à proximité immédiate, ou les bois et les zones naturels protégées de La Grande-Motte, ou dans cas de Brasilia, les espaces libérés par les constructions sur pilotis reliant aux jardins, aux parcs, au golf, à l'horticulture, la floriculture, le verger,...En morphologie, les espaces naturels de Magnitogorsk, de Brasilia, de La Grande-Motte se présentent en surface, de forme naturelle, tandis que ceux des trois autres villes sont à la fois en surfaces et en lignes. Les espaces naturels de Brasilia, de Chandigarh, de La Grande-Motte découlent de l'aménagement, ceux de trois autres villes sont des espaces sauvages intégrés à la structure urbaine.

Si tous ces espaces naturels sont à usage public, le rapport entre ceux-ci et le système de voies urbaines est varié. C'est peut être un rapport indépendant, comme à Magnitogorsk et à Milton Keynes, mais deux manières différentes. Le fleuve Oural et son lac se situent à part, par rapport au système de voies urbaines sur la rive est, tandis que les deux parcs linéaires de Milton Keynes, en suivant le courant des deux rivières et le Grand Union Canal, se superposent librement au système de voies urbaines en grille rigide. A Chandigarh, si les espaces naturels sont organisés aussi en forme linéaire en rapport avec un système en damier, la Vallée des loisirs et les bandes de verdure sont encadrés et en parallèle avec les voies verticales VR du système de V7. Si le lac Sukhna (3 km²), une création artificielle au cours de la construction de Chandigarh, est juxtaposé au nord est du système de voies urbaines, le lac Paranoa (48 km²) de Brasilia, créé avant le concours du projet, apparaît comme une niche où s'insère complètement le Plan Pilote en courbe. Dans le cas de La Grande-Motte, comme à Marne-la-Vallée, le rapport est plus en symbiose. Les espaces naturels enferment le système

de voies urbaines, et en même temps, pénètrent et se dispersent à l'intérieur du système, selon Claude Prelorenzo et Antoine Picon.

3. Les acteurs et la fabrication de la ville

La dernière variable que nous allons analyser est la contribution des acteurs, mise en rapport avec le processus de fabrication de nos six *villes de fondation*. Nous retiendrons trois facteurs : le système d'acteurs, le processus de la conception et celui de la réalisation. Fondées dans le cadre de la planification territoriale dirigée strictement par un pouvoir centralisé, issu de différents régimes politiques du XXe siècle, le processus de fabrication des six villes est, en fait, animé et mené toujours par un système d'acteurs, composé en deux types. Le premier inclut des organismes publics et privés du régime politique qui les fabrique. Leur statut et leurs fonctions sont variés et correspondent à trois étapes de la fabrication : la décision (accompagnant souvent des études préalables au regard des objectifs politiques et socioéconomiques, de la localisation du site), la conception (y comprise la programmation et le projet urbain), la réalisation (soit une phase avec toutes les pièces, soit plusieurs phases avec des révisions). Le deuxième type comprend des individus, dont les politiciens, les administrateurs, les créateurs, ayant leur rôle décisif surtout au regard de la genèse, politique et urbanistique, de la ville. Les analyses du système d'acteurs sont donc, apportées par trois paramètres :

- les acteurs en tant qu'organismes ;
- les acteurs en tant qu'individus ;
- l'organisation et le fonctionnement des systèmes d'acteurs.

Les acteurs, en tant qu'organismes qui contribuent à la fabrication de la ville, peuvent être des structures issues du secteur public, du secteur privé, mais aussi des structures de nature mixte. Cependant, les organismes publics devront avoir la voix dominante, leur structure et leur fonction répondent à trois facettes du processus : l'administration étatique, la conception et la réalisation. Alors que les organismes privés ont la vocation de contribuer aux deux dernières facettes, par conséquent, ils peuvent venir de l'extérieur du régime politique. Les organismes publics sont des institutions existantes de l'appareil du pouvoir, mais toujours il en y a des nouveaux créés en raison de la fabrication de telle ville. Ils appartiennent soit au pouvoir exécutif, soit au pouvoir législatif, donc en terme de l'hierarchie, au niveau de l'administration centrale nous avons le parlement et le gouvernement central (avec ses ministères, ses départements gouvernementaux), au niveau des administrations locales (l'état ou la région, le département ou la province, la ville ou commune), nous avons les conseils, les autorités et les services concernant la fabrication. Les organismes privés sont en priorité des établissements existants, mais aussi de nouvelles structures les regroupant, pour répondre aux objectifs particuliers de la création de telle ville. Nous avons quatre cas de figure au regard de la contribution des organismes publics à la fabrication de la ville, en terme de l'hierarchie administrative et de typologie d'organisme.

A l'exception de Chandigarh, pour les cinq autres villes, les institutions exécutives et législatives sont bien impliquées dans la fondation des villes, mais de manière variée. Chandigarh a été mise en œuvre en 1947, en pleine fraîcheur de l'indépendance, il n'y a que les institutions exécutives qui contribuent à sa genèse, car le Parlement de l'Inde n'a été formé en réalité qu'en 1950 après l'établissement de la constitution de la république. La fabrication est placée sous la direction du gouvernement central, en particulier la décision politique et les ressources financières, mais l'Etat du Pendjab joue le rôle décisif dans la mise en œuvre du projet, tant l'administration que la réalisation, en passant par la direction de la conception. Dans le cas de Magnitogorsk, les institutions exécutives et législatives soviétiques sont solubilisées au profit des organismes hiérarchisés du parti unique de ce régime politique. A la limite, il y a en fait deux appareils d'Etat, celui de l'administration étatique et celui de

l'organigramme du parti, et ce sont les décisions de ce dernier qui entrent en vigueur. Nous avons ici deux niveaux de hiérarchie : les institutions du pouvoir central et les institutions de Magnitogorsk, créées au même moment de la fondation. Nous apercevons la transparence des institutions de l'*oblast* de Tcheliabinsk, à qui Magnitogorsk appartient administrativement et territorialement.

Ville capitale, mais le cas de Brasilia est à l'envers de Chandigarh. Dans la jeune démocratie toute fraîche, si le parlement et le gouvernement fédéral dirigent strictement les trois étapes de la fabrication de Brasilia, l'administration locale, ici le gouvernement de l'Etat de Goias, ne participe accessoirement qu'à l'étape de la réalisation. Il faut rappeler que la plupart du territoire du District Fédéral de Brasilia appartient à cet état, qui géopolitiquement quant à lui, est situé au milieu du *planalto central*, le monde rural et arriéré du Brésil. Cet état a mené une bataille dure pour que la capitale fédérale se loge dans son territoire. L'aérodrome « provisoire » de Brasilia a été réalisé sous l'ordre de Bernardo Sayão, le gouverneur de l'Etat, à la demande du Maréchal José Pessoa, président de la Commission de Localisation de la Nouvelle Capitale Fédérale.

Dans les trois premiers cas, la puissance du pouvoir central se produit essentiellement sous l'impulsion de la situation socioéconomique particulière de la société, en s'associant à la fonction symbolique et politique forte que doivent apporter ces villes. Les villes françaises et anglaises sont fabriquées grâce à la puissance du pouvoir, issu des régimes démocratiques solides, par lesquels l'appareil étatique est organisé et fonctionne efficacement quel que soit le parti politique au pouvoir. Les institutions législatives et exécutives contribuent bien à la fabrication de ces villes, selon plusieurs hiérarchies, de l'Etat à la commune, à travers plusieurs établissements. Nous avons vu, par exemple, le rôle important du conseil du comté de Buckinghamshire à choisir le site précis de Milton Keynes, en mettant au point l'hypothèse proposée par le ministère du logement et des collectivités locales.

Mais la fabrication des six villes ne peut être achevée sans des organismes étatiques particuliers - souvent de nouveaux créés à cette occasion - qui sont des acteurs qui contribuent directement à la fondation de la ville, en trois facettes : la gestion, le projet et la réalisation. Ils sont forgés par le gouvernement central et rattachés directement à ce dernier. La durée de leur existence dépend de leur fonction et de la manière de fabrication de la ville, « finie » ou « évolutive ». En terme de géographie urbaine, ces organismes interviennent dans processus de fabrication à deux échelles, celle de la nation et de la région, et celle de la ville. En terme d'objectifs, ils se chargent de cinq missions directives essentielles : l'administration étatique, la planification économique et spatiale, l'aménagement du territoire, la conception et la réalisation. Cependant, ces missions directives peuvent être décernées à un seul ou partagées en plusieurs organismes, selon les motifs qui découlent de la situation de la société et des fonctions de la ville. En cas de plusieurs organismes, nous avons deux catégories. La première, regroupant souvent plusieurs établissements, charge des missions à l'échelle régionale et nationale : l'administration étatique, la planification économique et spatiale, l'aménagement du territoire. La deuxième comprend un seul ou plusieurs établissements spéciaux, donc leur naissance prend en charge uniquement la fabrication de la ville elle-même, en conception et en réalisation, comme par exemple la société d'aménagement en France. Comme ils interviennent à deux niveaux différents, les organismes de ces deux catégories peuvent avoir un rapport subordonné, comme c'est le cas de La Grande-Motte, de Magnitogorsk, mais aussi autonome, comme c'est le cas de Milton Keynes, de Marne-la-Vallée.

La fabrication de Chandigarh n'est prise en charge que par un organisme neuf, le Commission du Projet de la capitale, rattaché directement au gouvernement de l'Etat de Pendjab, qui dirige

toutes les missions. Tandis que pour les autres villes, il y a deux catégories d'organismes. Brasilia et Milton Keynes, Marne-la-Vallée, La Grande-Motte ont le même modèle. La première catégorie contient plusieurs établissements, et la deuxième avec la société d'aménagement pour chacune des villes, telle la NOVACAP de Brasilia, la *Milton Keynes Development Corporation*, la SADH - société d'aménagement de l'Hérault de La Grande-Motte. Mais dans le cas de Marne-la-Vallée, où la fabrication se déroule en quatre « petites villes », selon leur propre logique, nous avons deux sociétés, l'EPAMARNE et l'EPAFRANCE.

Si les organismes sont tous nouveaux, leur fonction et l'objectif de leur genèse n'est pas le même. Les institutions, dans le cas de Brasilia, n'ont pour le but que de localiser exactement le périmètre du site, selon les critères proposés par les géographes. Pour les villes françaises et anglaises, les institutions ont pour but d'établir des études de planification économique et spatiale, d'aménagement du territoire, à l'échelle nationale et régionale, dans lesquelles, s'inscrit la genèse des *villes de fondation* comme l'outil essentiel de la politique de modernisation globale. La localisation des villes est définie dans cette logique. Concernant la SADH, elle ne contribue qu'à la réalisation, la conception de La Grande-Motte est confiée à l'organisme de la première catégorie. Il faut préciser ici que, si en Grande-Bretagne et au Brésil, on préfère les « commissions », nationales ou régionales, en ce qui concernent les organismes de la première catégorie, la France préfère les institutions « interministérielles », dont la Délégation ou la Mission.

La genèse de Magnitogorsk est prise au sein d'une nouvelle nation comme Chandigarh en Inde, dont la structure administrative d'Etat est en cours de solidification. La première catégorie d'organisme englobe plusieurs institutions existantes de l'appareil étatiques et du parti, c'est-à-dire des ministères et des départements gouvernementaux concernant la fabrication, qui essaient de mettre le fonctionnement de la ville en rapport avec les objectifs de l'économie planifiée basée sur l'industrie lourde. En raison de sa fonction de *ville de l'industrie*, elle est équipée deux sociétés d'aménagements, Magnitostroi chargée de la conception et de la réalisation du complexe métallurgique et de la Ville Socialiste, tandis que Koksostroi est chargée l'extraction des minerais.

Construites en peu de temps, les commissions et la société d'aménagement de Brasilia, ainsi que celle de Magnitogorsk sont dissoutes dès que la construction de la ville est achevée, alors que la Société d'aménagement de l'Hérault devient aujourd'hui l'Hérault Aménagement. La *Milton Keynes Development Corporation* est dissoute en 1992, en transférant la gestion de cette ville à la *Commission for New Towns* et finalement aujourd'hui au *English Partnerships*, hérité de cette commission. La Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) et la Mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon, la société d'EPAMARNE et d'EPAFRANCE fonctionnent toujours.

Si les organismes étatiques de la première catégorie sont des établissements entièrement publics, la structure des sociétés d'aménagement est variée. Celles des villes françaises ont une structure mixte. Elles combinent des règles publiques et une gestion privée, c'est-à-dire qu'elles sont dotées d'une autonomie financière. Leur activité est soumise à la tutelle du préfet et des administrations centrales. Tandis que les autres sont des établissements entièrement publics au regard du statut et de la structure. Cependant, la *Milton Keynes Development Corporation* (comme toute *development corporation*) a le statut d'une autorité administrative indépendante (ou *quango* en anglais pour *quasi non-governmental organisation*), un organisme étatique plus ou moins indépendant du pouvoir exécutif. Créée par Kubitschek et dirigée par un militaire, comme toutes les commissions concernant la

fondation de Brasilia (comme la nouvelle capitale Naypyidaw de la Birmanie aujourd'hui), la NOVACAP a un pouvoir exceptionnel car durant toute la période courte de la construction, elle centralise toutes les fonctions de l'administrations, de la conception, de la direction du chantier, et elle décide de tout jusqu'à l'inauguration de Brasilia. Pour Magnitogorsk et Chandigarh, où la construction et la mise en service de la ville sont hâtées également, c'est le pouvoir central qui s'impose sur la fondation.

Les organismes privés contribuent en principe à la conception, à la construction et à la commercialisation du foncier et des activités de la ville. Cependant, ces fonctions peuvent être exercées également par des organismes étatiques. En ce qui concerne la conception, il y a trois cas de figure, les organismes privés peuvent être des structures différentes et fonctionner indépendamment, comme à Milton Keynes et à Chandigarh, mais aussi être des composants d'une institution étatique formée par le gouvernement, comme Marne-la-Vallée et La Grande-Motte, et on peut constater une manière mixte entre ces deux méthodes, comme à Brasilia et à Magnitogorsk.

Dans le cas de Chandigarh, les organismes privés, l'agence de Le Corbusier, celle de Jane Drew et Maxwell Fry, venant de l'extérieur du pays, s'appuient sur les organismes étatiques indiens au regard de la conception et de la réalisation du projet. La *Milton Keynes Development Corporation* possède son département de l'architecture et de l'urbanisme, dirigé par l'architecte et l'urbaniste en chef du chantier, tel Walker Derek 1970 à 1976, qui collabore étroitement à l'agence d'urbanismes en charge du projet. Si les sociétés d'aménagement de Marne-la-Vallée sont dotées de leur propre « atelier d'urbanisme » pour leur mission « d'aménager, de planifier, d'impulser » le développement de cette Ville Nouvelle, ce n'est pas exactement le cas de La Grande-Motte. La structure de la Mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon comprend une agence d'urbanisme formée de huit urbanistes-architectes reconnus, qui conçoivent le plan d'aménagement du littoral et des Unités Touristiques, ainsi que les architectures. Ceux-ci possèdent leur propre agence et leur mission est dissoute une fois le projet achevé.

Magnitogorsk est un cas particulier, parce qu'il y a deux processus qui fonctionnent parallèlement. Il y a des organismes privés indépendants qui, conçoivent le complexe métallurgique comme les sociétés américaines, et conçoivent la Ville Socialiste, comme les architectes russes ayant participé au concours, ou comme Ernst May avec ses collaborateurs. En même temps, le pouvoir soviétique s'engage avec son propre personnel et ses propres moyens, à la conception et à la réalisation, celles qui finalement l'emportent. Brasilia a une autre forme de la mixité, le plan d'aménagement est conçu par l'agence de Lucio Costa, tous les bâtiments symboliques de la ville sont l'œuvre de Oscar Niemeyer, l'architecte en chef de la NOVACAP.

En tant qu'individus, les acteurs ayant leur rôle décisif dans la genèse, politique et/ou urbanistique, des six villes, sont les « décideurs » de la chaîne politique et de la chaîne de production du projet : de la conception à la réalisation. Les décideurs de la chaîne politique se situent essentiellement à trois niveaux, le gouvernement central, l'institution étatique en charge de la planification à l'échelle nationale et régionale, et la société d'aménagement de la ville, ils sont en effet des « commanditaires ». Les décideurs de la chaîne de production du projet sont un ou des « concepteurs » principaux, qui conçoivent le modèle de la ville avec leur personnalité c'est-à-dire les auteurs au sens strict du terme. Les « concepteurs » peuvent venir de l'extérieur du régime politique. Entre ces deux types d'acteurs, donc ayant un rapport égal, il faut noter le rôle considérable des « exécuteurs », tant au niveau du projet qu'au niveau de la réalisation, qui sont subordonnés aux deux premiers. En fait, ils se trouvent à la fois dans la chaîne politique, comme le rapport entre Juscelino Kubitschek et Oscar Niemeyer

dans le cadre de la NOVACAP, et dans la chaîne de production du projet, notamment au cas où les « concepteurs » viennent de l'extérieur. Les schémas d'organigramme de Le Corbusier nous montrent quelle est l'importance de la position des architectes indiens, les « exécuteurs », dans la chaîne de production de Chandigarh. Citons encore le rôle des spécialistes russes, par rapport aux acteurs américains dans la fabrication de Magnitogorsk. Nous essayons ici de dégager deux aspects, la contribution des « commanditaires » et des « concepteurs », ainsi que leur rapport, dans la fabrication de ces villes.

En ce qui concerne la contribution des « commanditaires », nous avons trois cas de figure. La genèse de Milton Keynes s'inscrit dans le courant de l'expansion des *New Towns* en Grande-Bretagne, résultant d'une mécanique des politiques de la planification, déjà mises en place dès 1946 par le pouvoir central. Les « commanditaires » importants se trouvent au niveau de la fabrication de la ville elle-même, donc au niveau de la *Milton Keynes Development Corporation*, tel le président Lord Campbell of Eskan (1967-1983), et l'Architecte et Urbaniste en Chef du chantier, Walker Derek. S'ils maintiennent une collaboration étroite avec les « concepteurs », leur rôle se joue au regard de la mise en œuvre du projet, dont la conception et la réalisation, de cette *New Town*.

Dans la genèse de Brasilia, Chandigarh, Magnitogorsk, les « commanditaires » interviennent dès la décision de fondation de la ville, les plus importants se situent au niveau du gouvernement central, dont son chef. La décision de fondation vient directement des chefs d'Etat, comme un outil pour atteindre leurs objectifs de la modernisation socio-économique, et pour manifester leurs idéologies au regard de la nouvelle identité nationale, en terme de politique et de culture. Leur rôle est décisif, donc, tant à la naissance politique qu'à la naissance urbanistique de la ville. Dans ces trois cas, la chaîne politique est personnalisée par le chef d'Etat, en raison de la situation de la société :

- Juscelino Kubitschek, avec sa victoire à l'élection présidentielle et une nouvelle culture politique mise en place, la démocratie ;
- Jawaharlal Nehru, avec la situation tragique de l'indépendance et de la restructuration de l'Etat indien, dans laquelle son parti de Congrès, sous sa direction est l'acteur primordial, voire dominant ;
- Joseph Staline, avec son pouvoir absolu, le culte personnel rendu au chef du parti communiste, le monopole du parti dans toutes les activités de la société.

Cependant, si Juscelino Kubitschek et Jawaharlal Nehru développent le contact direct et permanent avec les « concepteurs », et poursuivent personnellement le projet, tant en conception politique qu'en conception urbanistique, ce n'est pas le cas de Joseph Staline, il s'agit de ses « exécuteurs » qui prennent cette fonction, le rôle de Joseph Staline se limite à la naissance politique de la ville, à l'imitation des modèles américains, voire « occidentaux ».

Dans la genèse de Marne-la-Vallée et de La Grande-Motte, le rôle du chef d'Etat, Charles de Gaulle, qui possède une position considérable dans le système politique français de l'après-guerre, s'attache en premier lieu, à la modernisation du pays, s'appuyant sur la planification économique et la planification territoriale à l'échelle nationale et régionale. Si les *villes de fondation* sont les remplaçants nécessaires des grands ensembles dans cette politique, le chef d'Etat ne contribue qu'à la naissance politique des nouvelles villes françaises, en tant que « sponsor » politique. Les responsables des organismes en charge de la planification, tel Olivier Guichard, Paul Delouvrier, Pierre Racine sont déterminants, en tant que « commanditaires », à la naissance urbanistique, qui s'inscrit au sein de cette planification, et à la fabrication de la ville elle-même. Ils maintiennent le contact direct et permanent avec les « concepteurs ».

En ce qui concerne les « concepteurs », nous avons trois cas de figure. Evidemment, il n'y a pas de « concepteurs », en tant qu'individus, en cas de Marne-la-Vallée, où la fabrication est confiée à un organisme étatique, appartenant à la chaîne politique, qui paraît ici plutôt un « exécuteur » du pouvoir central. Nous avons la même situation à Magnitogorsk, où la contribution des acteurs étrangers, les sociétés américaines au regard du complexe métallurgique, et Ernst May pour la Ville Socialiste, est finalement neutralisée en raison de la bureaucratie, surtout de la politique. En réalité, ce sont des organismes étatiques soviétiques qui se chargent du projet. Pour les autres villes, la contribution des « concepteurs » paraît aussi complexe. A l'étape de la conception du modèle urbain, les « concepteurs » peuvent être un individu, Lucio Costa à Brasilia, Le Corbusier à Chandigarh, Jean Balladur à La Grande-Motte, ou un groupe d'individus associés, comme dans cas de Milton Keynes avec Llewelyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker et Bor. En étape du développement du projet, les « concepteurs » sont souvent un groupe des individus, qui partagent les tâches selon leur spécialité, mais certains contribuent à la fabrication de la ville à la fois comme « concepteur », d'autre fois comme « exécuteur », comme Oscar Niemeyer par rapport à Juscelino Kubitschek ; Maxwell Fry, Jane Drew, Pierre Jeanneret par rapport à Le Corbusier ; Walker Derek par rapport à *Milton Keynes Development Corporation*. Jean Balladur est un cas particulier. Il est « concepteur » de La Grande-Motte, et partage ce « titre » avec sept urbanistes, en tant qu'associés au regard de l'aménagement du littoral languedocien, en même temps, il peut paraître aussi l'« exécuteur », en tant que membre de l'agence d'urbanisme, un composant de la Mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon.

Les systèmes d'acteurs ont deux modèles : le « système d'acteurs » et le « système d'auteurs ». L'organisation et le fonctionnement du premier sont selon une seule structure, soit structurée autour d'un nouvel organisme, formé matériellement et juridiquement par le pouvoir central, comme pour le cas de Marne-la-Vallée avec la Mission d'études et d'aménagement de la Vallée de la Marne ; soit structurée virtuellement par les organismes préexistants et nouveaux (notamment la société d'aménagement de la ville), selon l'hierarchie de subordination, comme c'est le cas pour Magnitogorsk. Dans cette structure, le processus de fabrication de la ville est effectué sous la direction des « commanditaires », la conception du modèle est réalisée par un établissement de la structure, donc la direction peut changer au cours de son fonctionnement. Les créateurs du projet sont des « fonctionnaires » du système, et l'auteur du projet sera ici l'établissement. Les « commanditaires » ont, dans ce cas, une position considérable dans la genèse et la fabrication de la ville.

L'organisation et le fonctionnement du deuxième système sont selon deux structures distinctes et indépendantes, l'une appartenant aux « commanditaires » (ou la Maîtrise d'ouvrage) et l'autre aux « concepteurs » (ou la Maîtrise d'œuvre), donc leur rapport est un partenariat, en cadré par le contrat de service défini par les missions et par la durée des études. Dans ce cas, les auteurs du projet sont les « concepteurs ». A l'exception de Chandigarh qui s'inscrit exactement dans cette logique, les fabrications de Brasilia, de Milton Keynes et de La Grande-Motte ont des points particuliers. Tandis que, si la fabrication proprement dite de La Grande-Motte s'inscrit dans cette logique, la genèse de cette ville, découle de l'aménagement du littoral languedocien qui est produit par le « système d'acteur », car ce projet d'aménagement est le fruit de l'agence d'urbanisme, un établissement de la Mission languedocienne. La fabrication de Magnitogorsk se trouve à mi-chemin entre ces deux cas de figure, parce qu'il y a deux systèmes qui fonctionnent parallèlement. Il y a des acteurs qui conçoivent le complexe métallurgique, les sociétés américaines, et la Ville Socialiste, Ernst May avec ses collaborateurs. En même temps, les institutions soviétiques s'engagent à la conception et à la réalisation avec leur propre personnel et leurs propres moyens, ce sont elles qui finalement l'emportent.

Nous allons comparer ici le deuxième facteur de cette variable, le déroulement de l'étape de la conception, selon deux paramètres, le choix du site et la fabrication du modèle. En ce qui concerne le premier paramètre, qui découle d'un acte volontaire précis, les analyses abordent deux aspects, qui pour nous, paraissent importants. D'abord, c'est le choix du site par rapport à la contribution des acteurs, en tant qu'individus, c'est-à-dire des « commanditaires » et des « concepteurs ». En suite, c'est le choix du site par rapport au processus, par lequel des acteurs, en tant qu'organismes étatiques, l'appréhendent et l'approuvent, dans le contexte de la société qui engendre la ville. Mais tout d'abord, il est intéressant de décrire la situation des sites au regard de la perception des acteurs, au moment où la décision est prise, où le processus de fabrication se met en marche.

Il y a deux sites, donc la localisation exacte est repérée antérieurement à la décision de création. Le premier est Magnitogorsk, où ses grandes richesses naturelles en minerais de fer, en terme de réserve et de facilité d'extraction, ont été découvertes et reconnues sous le régime tsariste, même s'il est situé à une zone frontrière, géographiquement isolée et climatiquement rigoureuse. Dans le cas de Brasilia, son site a été imaginé à partir de la fin du XVIIIe siècle par les élites brésiliens, sur un lieu imaginaire quel que part dans le *planalto central*, selon une logique géographie politique. C'est seulement en avril 1955 que la localisation exacte du District Fédéral du Brésil, dont Brasilia, en *planalto central* a été confirmée par la Commission de Localisation de la Nouvelle Capitale Fédérale, mais avant l'arrivée au pouvoir du « père fondateur », Juscelino Kubitschek, le 31 janvier 1956. C'est aussi au motif de la géographie politique, que Chandigarh doit être localisée inévitablement sur le territoire de l'Etat du Pendjab. La localisation de La Grande-Motte est perçue en raison du contraste de l'économie et du développement urbain de sa région côtière Languedoc-Roussillon, par rapport aux régions voisines françaises et espagnoles de même nature. Mais elle est perçue également en même temps pour ses atouts naturels et fonciers, s'associant à quelques exemplaires touristiques balnéaires, qui sont déjà dispersés sur les 180 km du littoral. La localisation des trois autres villes se réfèrent aux grandes villes existantes selon le rapport de la géographie, de la communication, de la démographie, donc la perception s'inscrit dans la logique pour planifier la croissance économique et le développement équilibré sur l'ensemble territorial, en particulier sur les zones rurales. Cependant, la localisation exacte de ces quatre villes n'est définie qu'avec la mise en œuvre du processus de fabrication, qui commence avec l'aménagement du territoire.

Nous avons trois cas de figure au regard de la contribution des « commanditaires » et des « concepteurs » au choix de l'emplacement : la localisation géographique du lieu et la position exacte du site de l'implantation de la ville. Le premier cas est le rôle exclusif des « commanditaires », tandis que celui des « concepteurs » est ignoré complètement, par rapport à cette procédure. Nous avons ici trois exemples : Magnitogorsk, Chandigarh, Marne-la-Vallée. En raison de la situation urgente d'une nouvelle société, d'une nouvelle nation, en matière de conflit géopolitique et de la revitalisation socioéconomique, le choix des deux premiers est une décision rationnelle, ne tenant pas compte des contraintes géographiques, économiques, démographiques. Les motifs d'idéologie et de sécurité nationale (que l'on voit également dans le cas de Brasilia), imposés par le chef de la chaîne politique, déterminent dans la logique du choix. En revanche, le choix de Marne-la-Vallée est réaliste, les « commanditaires » s'appuient sur les logiques scientifiques établies soigneusement, à plusieurs échelles géographiques et économiques.

Brasilia et La Grande-Motte ont des points communs. D'abord c'est le potentiel géographique, Brasilia avec le *planalto central* et La Grande-Motte avec le long littoral languedocien sauvage. Le site de Brasilia, proprement dit, et celui de La Grande-Motte se situent au sein d'un périmètre opérationnel plus grand à définir et à concevoir pour assurer la

réussite du projet en terme de monumentalité et d'économie. L'importance est qu'il y ait interaction entre les « commanditaires » et les « concepteurs ». Si les « commanditaires » contribuent à définir la localisation géographique, tel le *planalto central* et la région littorale languedocienne, ce sont les « concepteurs » qui définissent la position exacte du lieu de l'implantation. Dans le cas de Brasilia, les « concepteurs » sont des géographes, alors que dans le cas de La Grande-Motte ce sont les urbanistes-architectes. Brasilia est un cas unique, pour lequel, le choix du site est finalisé par un acteur étranger, la société des géographes américaine Donald Becher. En revanche, dans le cas de Milton Keynes ne paraissent ni des « commanditaires », ni « concepteurs ».

Il y a trois types de processus au regard du choix des six villes. Le premier est une simple approbation d'un site vierge, repéré pour ses atouts naturels, qui correspondent aux perceptions des acteurs. Le choix de Magnitogorsk s'inscrit dans la logique de la mise en valeur et la réactivation d'un lieu dormant qui induit à un autre processus, il s'agit de la mise en marche de la nouvelle économie planifiée, s'appuyant essentiellement sur un secteur particulier, que les atouts naturels du site favorisent considérablement : les ressources souterraines et la localisation stratégique. En effet, le processus du choix de Magnitogorsk s'effectue de manière sous-jacente par une résolution politique du congrès du parti au pouvoir, concernant le déploiement de l'industrialisation à l'échelle nationale. Ce processus conduit aussi à la naissance d'un organisme important, l'Institut d'Etat pour la conception d'usines métallurgiques (GIPROMEZ), qui se charge de toutes les *villes de l'industrie* soviétiques.

Le processus de Brasilia et de Chandigarh a pour le but d'examiner et déterminer la position finale du site dont la localisation géographique est fixée approximativement dans une région présélectionnée concrètement, soit par les constitutions (depuis 1891) en tant que projet politique national, dans le cas de Brasilia, soit par la situation géographique et sociale tendue du territoire en question, dans le cas de Chandigarh. Le processus de Chandigarh ne prend même pas un an, celui de Brasilia doit durer presque 65 ans. La position finale de Chandigarh, qui découle du travail d'un seul organisme de l'Etat du Pendjab sous la direction du gouvernement fédéral, hésite entre des villes importantes existantes potentielles, et des sites peu développés favorables à une création ex-nihilo qui répondent efficacement aux fonctions d'une capitale. En revanche, le choix de Brasilia, choisi parmi cinq sites vierges finalistes, découle de quatre grandes expéditions sur place, de quatre commissions nationales d'études pour la localisation de la nouvelle capitale fédérale. Le processus traverse vingt-et-un mandats présidentiels brésiliens, dont peu de grands défenseurs du projet, et la localisation approximative s'inscrit sur au moins trois constitutions. Dans un certain sens, nous pouvons dire que le processus pour choisir le site est indépendant de celui de la fabrication de la ville proprement dite.

Si la simplicité du processus des trois premières villes, qui se réfère finalement au seul fait géographique, correspond à leur fonction réduite à la vocation idéologique du pouvoir dans des conditions complexes de la société, c'est le contraire pour le choix du site des trois villes françaises et anglaise. En fait, les fonctions et le fonctionnement de celles-ci sont régis par les enjeux économiques, démographiques et géographiques que leur fondation doit apporter, avec d'autres Villes Nouvelles ou *New Towns*, un impact social considérable. Celui-ci exprime à la fois en urbanisme et en modernisation territoriale au niveau des infrastructures et des équipements, à deux échelles, nationale et régionale. Le choix du site s'insère donc au sein de deux autres processus, la planification économique et l'aménagement du territoire. Le premier propose des localisations approximatives de villes futures, dans chaque région concernée, définies selon des prospectives économiques et démographiques, tels les secteurs privilégiés (notamment tertiaires) ou la vocation des régions (les industries, les activités touristiques).

C'est l'aménagement du territoire qui doit positionner exactement la localisation du site, selon des possibilités géographiques, de connexions infrastructurelles, d'équipements, de foncier, d'espaces naturels,... Nous avons vu les rôles importants, autant des organismes gouvernementaux que des institutions locales, de la région aux communes en passant par les départements. Par exemple, le rôle de *Buckinghamshire County Council* est décisif pour définir la localisation et le périmètre exact de Milton Keynes.

La mise en fabrication du modèle peut se dérouler de trois façons selon le choix du pouvoir : le concours pour sélectionner les « concepteurs », dans le cas de Brasilia ; la désignation directe des « concepteurs », dans le cas de Magnitogorsk, La Grande-Motte, Chandigarh, Milton Keynes ; la formation d'un organisme étatique pour la conception et la réalisation, tel le cas de Marne-la-Vallée. Il y a deux étapes concernant la fabrication du modèle : la programmation et la conception du projet urbain. L'élaboration du programme est un processus d'interaction entre les « exigences » des « commanditaires » et leurs organismes, et les « propositions » des « concepteurs ». Nous avons trois cas de figure. Pour Brasilia, Magnitogorsk, Chandigarh, la « proposition » des « concepteurs » prend une part considérable dans l'élaboration du programme. Les « exigences » de la part des « commanditaires » n'est tracée qu'en grandes lignes, en terme d'objectif politique, économique, social,... à atteindre. Les « concepteurs » ont une grande liberté dans l'interprétation du programme urbain et architectural, ainsi que dans l'expression esthétique. Si ces trois cas ont un point commun, le rôle décisif des « commanditaires », le chef de la chaîne politique, par rapport à la genèse de la ville, ce processus est l'équivalent de la manière qui fonctionne jusqu'au XIXe siècle. Selon Françoise Choay et Pierre Merlin, c'est à travers un dialogue entre le « prince » et l'architecte que se précise le programme, en même temps que s'élabore le projet.

C'est le contraire dans le cas de Marne-la-Vallée et de Milton Keynes, où les « exigences » des « commanditaires » et de leurs organismes, qui découlent de leurs études de planification économique et spatiale, d'aménagement du territoire, prennent une part décisive dans l'élaboration du programme. De plus, conformément à la stratégie de fondation, les « exigences » seront révisées à chaque nouvelle étape, selon les plans quinquennaux en France, ou les nouvelles études régionales et nationales en Grande-Bretagne (à l'horizon de dix ans). Cette manière correspond à l'organisation de la profession de maître d'ouvrage, avec elle, naît la notion moderne de programme, qui vise à décrire le plus précisément possible ce que l'on attend du projet, en termes qualitatifs et quantitatifs, avant d'en produire le dessin, d'opérer des choix techniques, selon Françoise Choay et Pierre Merlin. La Grande-Motte se situe à mi-chemin entre ces deux cas de figure, pour la raison que les « concepteurs » sont également les membres de l'agence d'urbanisme, un composant interne de la Mission du Languedoc-Roussillon.

L'élaboration du projet urbain est effectuée soit par les « concepteurs », soit par les organismes. Nous avons deux villes, Magnitogorsk, Chandigarh, pour lesquelles, le projet urbain est conçu par les acteurs venant de l'extérieur du régime politique, dont les « concepteurs » et les organismes privés ; quatre villes par les acteurs locaux, Brasilia, Milton Keynes, La Grande-Motte, Marne-la-Vallée, dont la dernière par un organisme étatique. A l'exception de la dernière ville, pour laquelle, l'élaboration du projet se déroule selon une hiérarchie administrative verticale, celle des autres villes est effectuée avec un rapport triangulaire, donc chacune des parties occupe une fonction : les « concepteurs » pour les plans de concept, souvent en deux niveaux : à l'atelier et à un bureau installé sur place, notamment pour le cas des « concepteurs » étrangers ; les organismes des « commanditaires » pour l'approbation des plans ; un bureau installé sur place pour la mise au point des plans d'exécution.

Pour le dernier facteur, le processus de la réalisation, nous allons aborder trois paramètres, dont les deux premiers, les phases et la durée de la fondation, le mode de financement, s'inscrivent en terme d'administration. Le troisième, en terme d'urbanisme, c'est la mise en place du modèle en tenant compte des conditions géographiques du site. En ce qui concerne les phases et la durée de la fondation, nous avons deux cas de figure. Selon l'inauguration officielle, Brasilia, Chandigarh, Magnitogorsk sont construites dans un laps de temps assez court, avec une seule phase pour la première, deux phases pour les deux autres. Il est évident qu'à l'inauguration, toutes les constructions ne sont pas encore achevées, en particulier les quartiers d'habitation. Le motif en est le symbole politique. Pour Brasilia, c'est l'expression d'un mandat présidentielle et des doctrines politiques du président en question. Le motif de Chandigarh est à la fois pratique et symbole politique, dans le contexte tragique de l'indépendance, ainsi que le commencement d'une nouvelle société, une nouvelle économie. La mise en fonctionnement de Magnitogorsk marque la réussite des objectifs du Premier plan quinquennal et la mise en place de la politique de superindustrialisation soviétique.

Avec une seule phase, mais la durée de construction de La Grande-Motte prend presque trente ans, en raison de la rentabilité du projet. Il en est de même pour Milton Keynes et Marne-la-Vallée, où la construction est projetée dès la conception en plusieurs phases, avec une révision à chaque nouvelle phase. A l'exception de Magnitogorsk, engendrée par une société de propriété collective et de capitalisme d'Etat, le mode de financement des autres villes est semblable. Les études, les infrastructures, et les édifices civils sont financés par l'Etat, mais la vitalité de la ville dépend considérablement de la privatisation du projet, au regard des secteurs de commerciaux, de services, de logements, d'industrie, à travers deux méthodes : soit que l'Etat réalise des constructions et les mette en vendre ou en location, soit qu'il vende simplement des parcelles selon la réglementation du plan d'urbanisme.

Nous avons aperçu que dans le choix du site des six villes, les paramètres géographiques du soubassement de la ville sont les critères primordiaux pour Brasilia, Chandigarh, Marne-la-Vallée. Tandis que le choix de Magnitogorsk et de La Grande-Motte est basé en premier lieu sur la qualité de ressources naturelles à proximité, qui apportent la fonction et la raison d'être de la ville. Pour Milton Keynes, c'est la possibilité de se connecter aux voies de communications internationales qui s'impose. Dans ce contexte, nous appréhendons qu'il y a deux manières pour la mise en place du modèle, en terme de structure urbaine, soit orientée par le système des voies principales, dans le cas de Milton Keynes, de Chandigarh, de Marne-la-Vallée, de Brasilia, soit orientée par le zonage, c'est à dire le déploiement des grandes zones, fonctionnement bien précisé, comme à La Grande-Motte et à Magnitogorsk. Notre analyse dégage la cohérence entre la mise en place du modèle et deux paramètres naturels du site - la topographie et l'orientation du vent et du soleil - qui pour nous sont importants au regard de ce processus. Nous avons ici trois cas de figure.

Dans le cas de Magnitogorsk et de Milton Keynes, implantées sur un site vierge et sur un site déjà humanisé, il n'y a pas de rapport cohérent entre le modèle et ces paramètres. Pour le premier, le motif se trouve dans le défaut de l'organisation de fabrication, sous la pression des objectifs politiques délirants, s'associé une localisation isolée et à des conditions géographiques rigoureuses. Deux grandes zones, le complexe industriel et la Ville Socialiste, sont conçues par deux acteurs indépendants qui n'ont aucun lien professionnel, et réalisées en deux temps. Par conséquent, elles n'ont pas de position cohérente. La ville, au sud, est enfermée par les collines et écartée la rive pittoresque par le complexe, ainsi qu'exposée entièrement aux vents venant du complexe au nord, sans la protection d'espaces verts. Le système en damier de voies urbaines homogènes à Milton Keynes, mises en place en parallèle et en perpendiculaire par rapport aux voies de communications principales préexistantes, se superpose sans tenir compte d'une topographie ondulée, sur laquelle, les acteurs ne réalisent

aucun nivellement à l'échelle de la ville. Ce fait, qui associe à l'ondulation des voies urbaines elles-mêmes, exprime la perception subjective des « concepteurs » en matière de paysager urbaine.

Implantées sur deux sites vierges, la mise en place du modèle de Brasilia et de La Grande-Motte est un processus, à la fois d'adaptation aux données du site et d'artificialité du soubassement de la ville. La croix de Brasilia, signe de la possession, dont un axe incurvé volontairement, s'inscrit parfaitement dans l'aire à urbaniser en triangle, qui est définie par le confluent de deux rivières et par le lac artificiel. Orientés nord-sud et est-ouest, rappelant à la ville romaine, les deux axes s'adaptent à la topographie du lieu, dont la pente douce descend vers lac, pour assurer l'écoulement des eaux, la meilleure orientation au regard de la circulation d'air, dans un climat tropical. Si l'axe résidentiel incurvé, sous-tendu en correspondant à la forme et au paysage offert par le lac, constitue une « ville sur pilotis », le sol de l'axe monumental est l'objet de la « *solution millénaire* », selon Lucio Costa, au regard de la dénivellation artificielle sur plusieurs niveaux et plusieurs façons. Le modèle de La Grande-Motte est mis en place sur un soubassement entièrement artificiel, en raison de la contrainte topographique, l'altitude sous le niveau de la mer, et le sol marécageux. L'enjeu du zonage, en fonction et en disposition des édifices, doit être mené en tenant compte de l'orientation du vent, venant de la mer particulièrement fort, associée à deux autres orientations importantes, selon la perception des acteurs, c'est égalité sociale pour la vue vers la mer et c'est la circulation hiérarchisée.

Implantées sur deux sites d'activités humaines, la mise en place du modèle de Chandigarh et de Marne-la-Vallée est cohérente avec les données naturelles du site. L'orientation du système quadrillé de voies principales, à 45° par rapport au nord, selon la ligne de plus grande pente du site, est le seul point commun fondamental entre projet d'Albert Mayer et celui de Le Corbusier. Cette orientation, comme en témoigne les analyses de Rémi Papillault, s'inscrit dans plusieurs logiques selon la perception des acteurs. Elle serait en fait la plus favorable pour lutter contre les désagréments des fortes chaleurs et pour conditionner la composition de l'habitat à l'échelle des secteurs. Cette rationalisation du plan permet une meilleure économie générale du projet. L'homogénéité de la grille est légèrement altérée par un cintrage des voies sud-est / nord-ouest qui se lit très bien sur le plan, mais qui est quasi imperceptible *in situ*. L'idée est d'assouplir l'effet de la grille, de l'accrocher aux courbes de niveau et aux lits des ruisseaux, et aussi probablement de raccourcir les perspectives : à l'horizon les voies se referment sur les arbres. Par ailleurs, la hiérarchisation des voies conditionne le tracé des réseaux sanitaires qui signent la modernité de la ville. Le Corbusier essaye également d'implanter et d'infléchir sa grille orthogonale des voies en fonction des traces de l'érosion naturelle, comme le cours du fleuve et le relief, ou préserver les alignements d'arbres, nés depuis temps long, et qui se présentent comme des éléments actifs de la composition urbaine. Dans le cas de Marne-la-Vallée, la « ville linéaire construite sur le RER », celui-ci, installé parallèlement à la Marne sur la vallée de la rive gauche, desservira la zone à urbaniser en priorité sur le plateau avec une pente douce vers la vallée. L'association entre la voie terrestre et la voie fluviale est classique, en terme de transport, mais dans le cas de Marne-la-Vallée où le RER joue le rôle de l'axe urbain, cette mise en place s'inscrit en terme de paysage et en terme de fonction de la ville, qui met l'accent sur la « *politique de loisirs* » en plein air par les acteurs. Cette mise en place du modèle permet également à éviter la pollution sonore pour les quartiers d'activités et les zones de lotissements.

Un autre facteur important de la mise en place du modèle est la composition des grands espaces naturels par rapport aux données naturelles du site. Dans le premier cas, avec La Grande-Motte, Brasilia, la composition est entièrement artificielle, mais pour des motifs différents. Pour La Grande-Motte, c'est l'état désertique du site qui impose un grand

programme de mise en place des espaces naturels, en deux caractéristiques, « aménagés » et « sauvages », permettant d'accueillir des estivants dans des conditions habitables, agréables et attractives. A Brasilia, implanté au cœur de *cerrado*, la savane typique brésilien, la mise en place des espaces naturels est faite en sens contraire, selon la perception des acteurs pour une ville idéale, dont le lac artificiel répond également à la « ville hygiénique », qu'Oscar Niemeyer considère comme nécessaire. Dans le deuxième cas, avec Milton Keynes, Chandigarh, Marne-la-Vallée, la mise en place des créations artificielles doit se référer aux grandes espaces naturels préexistants. Les deux motifs importants sont d'offrir des racines à la ville future et de venir aux sources par le contact entre la nature et la ville. La mise en place des espaces naturels à Magnitogorsk se limite à la création du Lac industriel, jusqu'à l'implantation de la Ville Socialiste sur la rive ouest.

Conclusion du chapitre II

Par la double analyse, analyse de cas et analyse comparative, que nous avons présentée, nous avons essayé de dégager les éléments semblables et dissemblables essentiels qui apparaissent au sein du processus de fabrication des villes de notre corpus. Cette conclusion vise donc à récapituler les facteurs communs principaux qui structurent ce processus de fabrication, dans la perspective de confirmer notre hypothèse car la diversité, inévitable et même nécessaire, des contextes et des acteurs, n'est pas de nature à interdire l'exercice d'une structure commune.

Nous avons vu que la fabrication de ces villes est, dans tous les cas, une affaire étatique primordiale, en terme juridique, financier, urbanistique, au sein des trois types de systèmes politiques principaux du XXe siècle, quelle que soit la fonction économique de base des cités créées, tertiaire ou industrielle. Nous l'avons constaté à Milton Keynes, à Marne-la-Vallée, à La Grande-Motte, *villes tertiaires*, qui sont engendrées par les régimes démocratiques libéraux des pays dits développés, mais aussi à Magnitogorsk, *ville de l'industrie*, engendrée par un régime totalitaire, et enfin à Brasilia et Chandigarh, deux capitales engendrées par les jeunes régimes démocratiques au sein de deux pays dits sous-développés. Quelques soient ces différences, dans tous les cas, le rôle d'un pouvoir central fort et actif, appuyé sur une administration centralisée, est donc un invariant des phénomènes de réalisation des *villes de fondation*.

En ce qui concerne la détermination des lieux d'implantation des villes, le choix repose sur deux critères communs, que l'on retrouve à la grande comme à la petite échelle. Le premier est la position de « frontière » de ces villes dans la structure spatiale du pays, indépendamment de leur centralité ou de leur marginalité géographiques. Il ne s'agit en effet pas de géométrie territoriale. Les sites sont généralement situés à une frontière administrative, séparant les subdivisions territoriales internes, comme c'est le cas à Brasilia, à Chandigarh, à Milton Keynes, à Magnitogorsk et à La Grande-Motte ; ou entre deux pays, comme Magnitogorsk, Chandigarh et La Grande-Motte. Ils sont également à la « frontière » sociale et économique d'une société, comme nous l'avons constaté à Brasilia, Magnitogorsk, Chandigarh et, dans une moindre mesure, à La Grande-Motte et à Milton Keynes. Les motifs de ce choix sont unanimes, ils renvoient aux messages politiques et culturels que le pouvoir ou le groupe d'intérêt dominant entend proclamer en se lançant dans la création d'une ville nouvelle ; messages qui s'illustrent par les objectifs socio-économiques et aux objectifs stratégiques qui leur sont assignés, sous le signe commun de la « modernisation ». Les *villes de fondation* sont donc des villes qui contrôlent des frontières géographiques, administratives ou sociales et qui se veulent « exemplaires ».

Le deuxième critère de localisation se réfère au phénomène d'inclusion. Le périmètre du site choisi englobe, partiellement ou entièrement, une ou plusieurs entités administratives préexistantes, dont les organisations spatiales et socio-économiques sont urbaines, rurales, ou simplement « sauvages ». Quel que soit le cas, les acteurs s'attribuent la liberté de redéfinir les périmètres territoriaux en privilégiant celui de la ville proprement dite, au détriment éventuel des subdivisions existantes. En France et en Grande-Bretagne, l'existence d'une armature urbaine est l'un des éléments essentiels dans le choix du site, comme c'est le cas à Marne-la-Vallée, Milton Keynes et La Grande-Motte, même si nous avons constaté à La Grande-Motte que le site est entièrement rural, voire « sauvage », et qu'une proportion foncière considérable du périmètre de Marne-la-Vallée et Milton Keynes est aussi rurale, en vue d'implanter facilement des nouvelles constructions, tant en aspect financier qu'en aspect urbanistique. En Inde ou au Brésil, le périmètre englobe des unités rurales et des terres sauvages, qui sont souvent destinées à disparaître entièrement au profit de la nouvelle structure urbaine, constituant une simple réserve foncière pour l'extension de la ville fondée.

Ces deux critères sont étroitement déterminés par la possibilité de se connecter aux réseaux d'infrastructures, les grands axes de transports régionaux, nationaux et internationaux. S'ils révèlent les nouveaux types d'infrastructure privilégiés, la nouvelle urbanisation revitalise aussi les réseaux d'infrastructures préexistants en les améliorant et en les connectant aux nouveaux, dans le cadre d'une politique de modernisation du territoire.

En revanche, ces critères ont aussi des conséquences considérables sur la conception du modèle de forme et de fonctionnement. La fabrication du système des voies urbaines, déterminant dans le plan d'urbanisme, dépend de facteurs à la fois objectifs et subjectifs. Les premiers s'articulent sur les modes de transport, interrégional, public et personnel, sur le système des voies existant, sur les caractéristiques physiques du site. Les deuxièmes renvoient à la stratégie de développement poursuivie, aux modalités de fonctionnement de la ville choisies, à la conception du paysage urbain, tous facteurs découlant des orientations des concepteurs. A l'exception de Magnitogorsk, pour laquelle nous n'avons pas assez d'informations, le système de voies urbaines des *villes de fondation* de l'après-guerre se réfère au modèle « hiérarchisé », en terme d'organisation des trafics et de paysage urbain.

Avec des variantes dans sa mise en œuvre, le processus de fabrication confirme toujours le rôle décisif de ces villes en tant que « modernisateur » et « régulateur », tant en économie qu'en restructuration territoriale, par rapport aux armatures urbaines inter-régionales et nationales, aux situations économiques et sociales existantes, aux stratégies d'organisation territoriale. En effet, leur fabrication s'inscrit dans un projet révolutionnaire global, mené aussi par des acteurs de la ville, sous le signe de la « rupture » et de la « modernisation », non seulement en économie et en aménagement, mais aussi en culture et en politique. Même si, dans le domaine des contraintes, on peut rencontrer bien évidemment des dissemblances, il s'agit ici plutôt de mettre l'accent sur tels aspects dans la fabrication de telles villes, par exemple, celui des conditions climatiques locales, comme c'est le cas à Brasilia et à Chandigarh, ou celui des contraintes financières, comme c'est le cas à Milton Keynes, à Marne-la-Vallée et à La Grande-Motte.

Quel que soit le positionnement, et le modèle de forme et de fonctionnement, la présence de surfaces d'eau dans le site est générale, comme une marque de fabrique des villes nouvelles de la seconde moitié du XXe siècle, aussi bien comme l'une des matières essentielles d'aménagement que comme l'un des moteurs de commercialisation de la ville. Les plans d'eau participent de la qualité du nouveau paysage urbain, contribuent à l'amélioration des conditions climatiques, et sont éventuellement un moyen de production énergétique, d'assainissement, de loisirs, sans oublier en premier chef la fourniture de l'eau domestique. A l'exception de Magnitogorsk, l'existence de terrains fertiles à proximité est aussi un critère important de choix du site et de conception du modèle. Un autre élément pris en compte pour la fabrication des villes est celui de l'environnement, des espaces verts, boisés ou naturels. A l'exception de La Grande-Motte qui est installée dans une zone de marécages peu fertile, les autres villes sont implantées au cœur de milieux naturels et/ou ruraux, où s'étendent de grands espaces verts dans le périmètre du site ou aux alentours. Et si ces espaces sont pris en compte, dans un premier temps, pour fournir des matériaux pour la construction de la ville, surtout dans les cas isolés de Brasilia et de Magnitogorsk, ils sont essentiellement pris en considération dans la conception d'aménagement et d'urbanisme et la programmation des activités économiques et de loisirs de nos six villes.

Les modalités de création des *villes de fondation* résultent toujours de l'action et de l'imbrication de trois facteurs : les doctrines étatiques (politiques et aménagements) et les doctrines d'urbanisme, les programmes urbains et les plans d'urbanisme. Leur implication dans la fabrication apparaît à plusieurs niveaux. Comme nous l'avons constaté à

Magnitogorsk, à Brasilia et à Chandigarh, dans ces pays où les sociétés sont alors à la recherche d'une nouvelle identité culturelle et politique, les doctrines étatiques, qui contribuent à l'élaboration des premières figures des modèles et au choix de la première localisation des sites, s'inscrivent davantage dans le domaine politique. Dans les pays qui bénéficient d'une tradition de culture urbaine, les doctrines qui contribuent à la fabrication des villes, comme à Marne-la-Vallée et à La Grande-Motte en France, à Milton Keynes en Grande-Bretagne, sont plutôt dans le domaine de l'aménagement du territoire et non dans le domaine politique. C'est aussi le cas, dans une moindre mesure, à Magnitogorsk. Par contre, les répercussions des doctrines d'urbanisme est un fait général, qu'elles soient portées directement par les théoriciens-praticiens, soit indirectement par les concepteurs des projets, quelle que soit la fonction et le contexte. En ce qui concerne le caractère individualisé des conceptions, leur effet apparaît considérable dans le cas de Chandigarh, de La Grande-Motte, de Brasilia, trois villes voulues comme « idéales », bien qu'effectif leur effet est plus faible à Milton Keynes, ville plus « pragmatique », et encore moins dans les deux autres cas.

L'élaboration du programme urbain, version écrite du modèle, résulte toujours du dialogue entre les acteurs - le pouvoir et le concepteur - comme on a pu le constater dans les époques plus anciennes. Dans le cas des villes du dernier demi-siècle, le choix entre « ville évolutive » et « ville finie » dépend essentiellement des convictions intellectuelles des acteurs, indépendamment du type de ville. On peut ainsi avoir d'un programme de « ville évolutive » aussi bien dans le cas de villes « idéales » comme Chandigarh que dans celui d'une ville de lotissement « pragmatique », comme à Milton Keynes. Un programme de « ville finie », se retrouver aussi bien à La Grande-Motte, Brasilia, ou Magnitogorsk aux options urbanistiques différentes. En ce qui concerne la répartition des zones d'activités, des centres urbains et des quartiers d'habitation, à l'exception de Magnitogorsk, créée pour l'industrie, pour les autres villes de l'après-guerre, les zones industrielles sont réduites et placées aux marges de la structure urbaines, tandis que les centres urbains et les quartiers d'habitation se différencient selon que le modèle retenu est celui de la ville « évolutive » ou de la « ville finie » et qu'il est ou non tenu compte d'un centre et de secteurs résidentiels préexistants.

L'analyse du système d'acteurs nous montre le rôle décisif des organismes étatiques, aussi bien législatifs qu'exécutifs : pouvoir central, régions (ou états ou provinces selon les pays), collectivités locales, dont relève le périmètre du lieu d'implantation. Le rôle des sociétés d'aménagement, outils du pouvoir central qui ont la charge directe de la ville, au sein de structures publiques ou mixtes publique-privées, est également décisif et incontournable dans la fabrication de toutes ces villes. Le rôle des acteurs en tant qu'individus dans la genèse politique et urbanistique de la ville à tous les niveaux de décision : le gouvernement, l'institution étatique en charge de la planification, l'organisme en charge du projet (administration, conception, réalisation). A l'exception de Marne-la-Vallée, nous constatons qu'il y a un rapport étroit et direct entre les « concepteurs » et les « commanditaires ». Pour ces derniers, dans le cas de Brasilia, Chandigarh et Magnitogorsk, on assiste à l'implication personnelle du chef de la chaîne politique, alors que dans les autres cas, ce sont les administrateurs délégués qui s'impliquent.

CONCLUSION GENERALE

Au terme de ce travail, on peut affirmer que les *villes de fondation* et la fabrication des *villes de fondation* sont un phénomène universel, qui se manifeste tout au long de l'histoire, à travers toutes les époques, en toutes aires géographiques. Y a-t-il alors une structure dans le processus de production qui soit commune à tous les types de *villes de fondation*, dans laquelle se nouerait un lien structurel entre les trois paramètres de la fabrication : les lieux, les modèles et les acteurs.

Il apparaît que les *villes de fondation* qui constituent un type peuvent être produites dans le cadre de diverses civilisations, dans une même époque aussi bien qu'à travers plusieurs périodes. Nous devons donc considérer trois cas de figure : les *villes idéales grecques* et les *villes romaines* pour le premier cas, les *villes coloniales européennes* pour le deuxième, et pour le dernier les *villes royales*, les *villes théoriques et imaginaires*, les *villes de l'industrie*, et les *villes de tertiaires*.

Les processus de production retenus dans notre corpus, sont ceux des villes historiques et des villes au XXe siècle qui sont d'emblée posées comme des affaires d'état, menée directement par les pouvoirs centralisés, quelle que soit la nature de leur régime politique. Ceux-ci peuvent être organisés par une concentration très forte, voire absolue, du pouvoir sur un individu, qui est l'acteur décisif dans l'émergence politique et urbanistique de la ville, comme dans le choix des concepteurs et des réalisateurs. Ce fait apparaît notamment dans le cas des villes historiques, mais on peut l'apercevoir également dans celui des villes du XXe siècle, comme c'est le cas pour Magnitogorsk, et dans une moindre mesure, pour Chandigarh, ou encore Brasilia.

Les régimes politiques peuvent être organisés également selon une structure de pouvoir centralisé plus collective, autour d'un groupe d'intérêt dominant, le pouvoir étant alors personnalisée par le chef de la chaîne politique; son rôle tend alors à se cantonner à la naissance politique de la ville. Ce phénomène se remarque dans la fabrication des *villes idéales grecques*, ainsi que dans celui des villes du XXe siècle, comme Marne-la-Vallée et les Villes Nouvelles, La Grande-Motte, Milton Keynes et les *New Towns*. La fabrication des villes peut, bien que ce soit plus rare, découler de décisions concentrées dépendantes de l'initiative privée, par exemple celle des possesseurs du lieu d'implantation, c'est le cas des *villes coloniales britanniques* et des *villes de l'industrie* au XIXe siècle. Si l'on privilégie le pouvoir découlant de la propriété foncière, on peut même classer les *villes royales* dans cette catégorie de fabrication.

La fabrication des villes est sous-tendue par le besoin de délivrer des messages politiques et culturels émanant des acteurs, dont le pouvoir central ou même le propriétaire privé, messages au niveau de la conception du modèle et du choix du site. Par exemple, dans le cas des *villes de fondation* du XXe siècle, les messages se basent en principe sur deux notions, la « modernisation » et la « rupture ». On peut trouver également des messages politiques et culturels dans la fabrication des villes historiques, notamment les *villes royales*, les *villes idéales grecques*, les *villes coloniales européennes*, les *villes théoriques et imaginaires*. Si les doctrines étatiques sont les moyens pour s'exprimer et diffuser ces messages, elles sont aussi des références importantes, dont la conception des modèles et le choix des sites doivent tenir compte. Ce phénomène s'observe bien dans le cas des *villes de fondation* du XXe siècle, mais aussi dans les villes historiques, comme nous l'avons vu à propos des ordonnances de Philippe II pour la fondation des villes coloniales espagnoles. En même on constate le rôle effectif des doctrines d'urbanisme que ce soit pour les villes réelles ou les villes théoriques.

Le processus de production des *villes de fondation* apparaît donc toujours comme un outil de conquête du pouvoir : l'enracinement humain (vers l'extérieur et l'intérieur de ses territoires),

le contrôle territorial, la stratégie géopolitique, l'exploitation des ressources naturelles... Cependant, les objectifs de fabrication, ceux qui configurent les principes de la conception du modèle et du choix du site, définis subjectivement par les acteurs, pour chaque type de *villes de fondation*, pour les villes de même époque, de même aire géographique et culturelle, sont semblables. Toutefois des dissemblances, nourries par des données du site et de la société, peuvent entraîner des distorsions des modèles de référence.

Nous rappelons ici un exemple : en s'adaptant à la généralisation du transport mécanisé, véhicules personnels et transports publics, le modèle de Brasilia propose deux axes perpendiculaires et des quartiers d'habitation en échiquier, tandis que celui de Chandigarh s'ordonne sur un plan orthogonal, et qu'à Milton Keynes on adopte une maille des voies ondulées. Si tous ces modèles reposent sur la hiérarchisation des voies, la structure viaire est différenciée en fonction de la conception des acteurs et des données du site. Les deux axes de Lucio Costa pour Brasilia, le système de 8 voies de Le Corbusier pour Chandigarh, les îlots homogènes inspirés de la ville américaine à Milton Keynes. Mais tous ces modèles peuvent nous faire penser également au modèle de la *ville romaine*.

La fabrication des villes peut se réaliser de deux manières, soit par une création ex-nihilo, soit une création à la « désignation ». Dans le cas de la création ex-nihilo, les villes sont installées sur des sites qui peuvent être vierges (comme les *villes romaines*, les *villes coloniales* d'Amérique, Magnitogorsk, Brasilia) ; ou ayant peu d'activités humaines, souvent issues du secteur rural (comme les villes royales des pharaons, les *villes coloniales européennes* d'Asie, Chandigarh, La Grande-Motte) ; ou se fondant sur les ruines d'une ville préexistante (comme les *villes idéales grecques*, les villes royales chinoises, les villes coloniales espagnoles). Pour la deuxième manière, le processus de fabrication se manifeste à travers la superposition et l'adaptation du modèle sur une ou des structures urbaines et rurales préexistantes, avec l'objectif de créer une nouvelle structure urbaine cohérente et fonctionnelle. Nous pouvons trouver des exemples de ce type dans les *villes romaines*, les villes royales de l'Afrique noire, les Villes Nouvelles et les *New Towns*, et également dans les *villes royales*, en Egypte et en Allemagne, par laquelle, une ville existante porte le titre de « Résidence », de Cité royale qui regroupe la Cour sur place. Quant à la fabrication des villes royales chinoises, un nombre limité de lieux privilégiés, choisis en fonction des récits historiques et de la géomancie, elles participent d'un cycle tri-millénaire de création-destruction des capitales féodales et impériales.

En terme de stratégie de développement, la fabrication des villes opère de deux façons, « évolutive » et « finie ». Le modèle de « ville évolutive » peut se trouver à la fois dans les villes historiques comme les *villes coloniales européennes*, les *villes royales*, et dans les villes au XXe siècle, comme Milton Keynes, Marne-la-Vallée ou Chandigarh. Le modèle de « ville finie » s'observe dans les *villes idéales grecques*, les *villes romaines*, les *villes royales*, Brasilia, La Grande-Motte, Magnitogorsk. Sur un site vierge l'un et l'autre modèle peut s'appliquer. Il en est de même pour les sites qui portent des activités humaines.

En terme de fonctionnement, de géographie urbaine et de hiérarchie administrative, la fabrication des villes se réfère à deux modèles, les villes « autonomes », et les villes « satellites ». Les *villes romaines* sont autonomes pour ce qui est du fonctionnement, mais elles sont également des villes satellites, car participant de l'armature urbaine et sont dépendantes administrativement à Rome. C'est le contraire qui s'est passé pour les *villes idéales grecques*, entre les nouvelles colonies et la ville mère. Les nouvelles *polis* acquièrent une indépendance entière par rapport à la métropole, devenant à leur tour des métropoles. Les villes coloniales européennes ne sont « satellites » qu'en terme de hiérarchie administrative, ce qui se vérifie parfaitement avec les villes coloniales espagnoles, et dans une moindre

mesure avec les villes coloniales françaises et britanniques. On rencontre le même phénomène pour les villes de fondation du XXe siècle. Si Brasilia, Chandigarh, Milton Keynes et Magnitogorsk, sont des villes autonomes, La Grande-Motte et Marne-la-Vallée peuvent être considérées comme autonomes en fonctionnement, et satellites en géographie urbaine.

Dans les villes historiques, on doit relever le rôle considérable du facteur spirituel dans la conception du modèle, le choix du site et la mise en œuvre du projet, par exemple les rites de fondation. Quant aux villes de fondation au XXe siècle, leur fabrication ne peut être séparée de celle des infrastructures, des axes principaux de communication régionaux et nationaux, voire internationaux. Ceux-ci jouent également un rôle considérable dans la conception du modèle, le choix du site et la mise en œuvre du projet.

Le lien entre les modèles et les sites résulte à la fois d'un facteur subjectif, c'est-à-dire la perception des acteurs et d'un facteur objectif, les données du site et de la société. Par exemple, à l'exception des *villes de l'industrie*, la terre fertile pour l'agriculture joue un rôle important, dans le choix du site à l'échelle régionale, dans la délimitation du périmètre de la ville et dans la conception de la structure urbaine, en vue de préserver cette terre. Pour les villes historiques, ce déterminant découle également des contraintes géographiques, comme nous le montre le cas des *villes idéales grecques*, implantées sur les zones côtières, entre mer et montagne, ou les villes royales pharaoniques, étirées sur les berges étroites du Nil, entre le lit du fleuve et le désert. On retrouve aussi ce phénomène dans la fabrication des *villes de tertiaire* du XXe siècle, où le secteur agricole retrouve son importance, tant en économie qu'en socialité, surtout dans les pays déjà industrialisés comme la Grande-Bretagne et la France.

Autre exemple significatif, le rapport entre le modèle de trois murailles en carré de la ville royale chinoise et le site. Dans le cas de Nankin, seul le « carré » de la Citadelle interdite est scrupuleusement conservé, la forme des deux autres, donc rappelons que les murailles sont le symbole du pouvoir et sa ville, s'adapte parfaitement à la topographie d'un site marécageux. Si le souci d'une harmonie entre le projet du fondateur et la nature est un mode d'expression du pouvoir dans la fabrication des villes royales chinoise, c'est au contraire qui se passe à Versailles, où Louis XIV préfère forcer la nature d'un site marécageux, en adoptant le modèle de Vaux-le-Vicomte, conçu pour s'implanter au milieu des bois. Dans le cas des *villes coloniales européennes*, les atouts naturels et fonciers de l'Amérique incitent les colons, aux moyens limités, à adopter le modèle simple de l'échiquier, dans le même temps où leurs métropoles se développaient dans la complexité de l'urbanisme de la Renaissance. La naissance de l'urbanisme, comme discipline et métier, renforce le rapport entre ces deux variables, le lieu et le modèle, ainsi que nous l'avons montré.

Cette thèse est centrée, dans sa deuxième partie sur les villes au XXe siècle, et plus précisément celles fondées après la Deuxième guerre mondiale. Ainsi que nous l'avons dit ce repère événementiel marque une « rupture » au sein de la jeune discipline de l'urbanisme, en matière de la fabrication de la *ville de fondation*, qui passe alors des *villes théoriques et imaginaires* aux villes réalisées. Le grand nombre de propositions dans chacune de ces catégories permet d'échapper à la répétitivité du modèle monotone de la *ville de l'industrie* passant ainsi de la société industrielle à la société de consommation. C'est aussi un point de « rupture » en terme de géopolitique et de progrès social, à l'échelle d'un grand nombre de nations.

Où en est le savoir au sujet des *villes de fondation* de la deuxième moitié du XXe siècle ? Il est très inégal au regard des cas de figure. On peut en effet les classer en quatre principales catégories :

- les nouvelles villes capitales dont font partie Chandigarh et Brasilia ;
- les *villes de tertiaire* de l'Europe de l'Ouest, comme les Villes Nouvelles en France et les *New Towns* en Grande-Bretagne ;
- les *villes socialistes*, formes contemporaines des *villes de l'industrie*, en Sibérie et en Europe de l'Est ;
- et de 1970 jusqu'à aujourd'hui, les *villes de fondation asiatiques*.

Les études sur les deux premières catégories sont les plus avancées, grâce aux travaux effectués aux pays précurseurs dans la recherche urbaine à partir des années 60-70, donc essentiellement les pays dits développés (Europe de l'Ouest, Amérique du Nord et aussi du Sud). La troisième catégorie, les *villes socialistes*, est encore largement méconnue, pour des raisons qui tiennent à la politique de recherche sur l'urbanisme du monde socialiste en général. La dernière catégorie, celle des *villes asiatiques* reste presque complètement à découvrir et à exploiter.

En effet, cette catégorie peut fournir des cas d'études intéressants, pour la compréhension du processus de production des *villes de fondation*, dans trois directions. D'abord, la contemporanéité du sujet, puisque la fabrication des villes asiatique est dans l'actualité en Asie, grâce à une croissance économique, démographique et d'urbaine continue depuis trois décennies, et qui parvient peut-être à son plein essor en ce moment. Cette actualité pose la question de la méthodologie à mettre en œuvre pour développer une « histoire du temps présent ».

La deuxième direction est celle du vieux binôme, réactivé aujourd'hui, de la concurrence géopolitique et économique entre l'« Occident » et l'« Orient ». Le stéréotype récurrent d'une Asie qui se contenterait de reproduire les modèles de villes nouvelles de l'« Occident » est-il encore présent dans les analyses et les théories ?

La dernière direction, corrélative à la précédente, est une question encore ouverte : celle de la généralisation de la centralisation des pouvoirs sous le signe commun du capitalisme.

Cet état de fait se manifeste non seulement au sein des grandes sociétés asiatiques comme la Chine, mais aussi en d'autres sociétés moins puissantes. On a assisté récemment à l'achèvement aux nouvelles capitales de la Birmanie et de la Malaisie, tandis que la fabrication de la nouvelle capitale pour la Corée du Sud a dépassé la phase du projet pour entrer dans celle de la réalisation. La question d'une nouvelle capitale de l'Indonésie se pose actuellement dans l'urgence.

L'émergence de ce phénomène de nouvelles capitales n'est pas aussi uniforme qu'il pourrait sembler pour ce qui concerne les motivations des responsables. Ainsi la fabrication des capitales de la Birmanie et de la Corée du sud s'inscrit au premier chef dans une logique de sécurité du régime politique, alors que ce sont des problèmes socio-économiques, et surtout de transport qui priment dans les deux autres cas. Le contenu même de ces capitales diffère selon les contextes. Si le transfert de la capitale de la Birmanie est complet, en terme de fonctions, ce n'est pas le cas de celle de la Corée du sud et de la Malaisie. Il ne s'agit que les capitales administratives, en raison de l'opposition des groupes d'intérêt de la société, surtout en matière économique.

La Chine et l'Inde, auxquels il faudra adjoindre la Russie et le Brésil réunis dans ce qu'on appelé le groupe BRIC, nous offrent deux grands champs d'étude pour mieux comprendre la réalité des *villes de fondation* aujourd'hui, dans un nouveau contexte économique et social. Deux cas nous paraissent particulièrement intéressants comme suite à la présente recherche:

Navi Mumbai (New Bombay) en Inde et Shenzhen en Chine. New Bombay est la plus grande *ville de fondation* de l'Inde, et Shenzhen, la plus réussie des *villes de fondation* de la Chine « capitaliste ». La date de leur fondation, les années 1970, permet un minimum de recul temporel nécessaire pour des approches scientifiques. Tandis que la plupart des autres *villes de fondation* sont fabriquées selon le modèle de la ville « autonome » ou de la ville « satellite », dans ces deux cas, il nous semble qu'émerge un autre modèle, celui de la ville « parallèle » ou de la ville « jumelle », mettant en œuvre le *twin city concept*. La ville nouvelle est fondée, avec la forme de ville et la forme du site qui sont en position parallèle à une ville existante.

Si elle maintient, avec la ville mère, un lien structurel fort en terme d'infrastructures régionales, de développement économique et de croissance démographique, en vue de former une région urbaine, la ville nouvelle parallèle n'est pas pour autant une ville « dortoir ». Elle est entièrement indépendante sur le plan administratif, voire en politique, comme c'était le cas pour Shenzhen et Hong Kong avant 1999, et de gestion territoriale et d'économie. Navi Mumbai et Shenzhen sont l'œuvre de deux régimes politiques opposées en doctrine politique et en structure socioéconomique, mais dans les deux cas le pouvoir centralisé entre les mains d'un groupe d'intérêt qui domine la société, le parti communiste chinois et le parti de Congrès indien, montre à l'œuvre un même système d'acteurs. Inscrites à l'origine dans deux logiques sociétales différentes, la fondation de ces deux villes débouche sur un résultat semblable au regard du processus de fabrication.

La fabrication de Navi Mumbai⁸⁶⁵ s'inscrit dans une logique globale « classique », la planification du Grand Bombay, la plus grande ville indienne, capitale de l'Etat de Maharashtra, planification qui prévoit la création de villes satellites. Cette planification trouve ses racines en 1948, dans le cadre de restructuration territoriale de la nouvelle République indienne, qui donnera naissance, comme nous l'avons vu, au projet de Chandigarh. L'émergence de Navi Mumbai, œuvre de Charles Correa, Pravina Mehta, Shirish Patel, formés aux Etats-Unis, ne verra toutefois le jour qu'à la fin des années 1960, et sa réalisation ne commencera qu'au début de la décennie suivante.

Selon Ananthkrishnan Malathi, Navi Mumbai est une ville idéale, non seulement par ses objectifs, mais aussi par ses références: les principes du Modernisme, de la Charte d'Athènes, en particulier de Le Corbusier, attestés par le chantier de Chandigarh. Elle porte également les concepts idéologiques de Gandhi sur la structure sociale de l'Inde indépendante et moderne, à la base des « villages urbains ». Elle exprime tout autant la tradition urbaine hindouiste dans laquelle tout commence avec un foyer central (de symbolisme politique ou religieux) et se déplace progressivement vers l'extérieur en fonction du paysage naturel.

La fabrication de Shenzhen s'inscrit elle dans une perspective plus innovante, celle des « Zones économiques spéciales », dont l'objectif est de fonder des laboratoires d'essai pour l'économie capitaliste en attirant les investisseurs étrangers, pour lesquelles certains pays dits sous-développés imitent également aujourd'hui. Elles sont aussi les laboratoires d'essai pour la mise en œuvre des doctrines d'« un pays, deux régimes » et du « socialisme à la chinoise ». Le choix d'un site à proximité de Hong Kong, a pour but d'attirer des investisseurs hongkongais.

Ces deux exemples et les informations rapides que nous avons rapportées ici, montrent que le processus de fabrication des *villes de fondation* est un mode de l'existence sur terre des

⁸⁶⁵ Cf. ANANTHAKRISHNAN Malathi, *The Urban Social Pattern of Navi Mumbai, India*, Mémoire pour obtenir le grade de Master of Urban and Regional Planning, Virginia Polytechnic Institute and State University, Blacksburg, Virginia, avril 1998, 114 pages.

sociétés ininterrompu au long des siècles qui n'a pas perdu aujourd'hui sa vitalité. Ses formes varient, mais l'essentiel de sa nature demeure : conquérir de nouveaux établissements humains aussi proches que possible des objectifs initiaux, émancipés des contraintes de la ville stratifiée, adaptés le plus étroitement possible aux objectifs fonctionnels et démontrant en même temps la puissance et la capacité du pouvoir.

BIBLIOGRAPHIE

1. Villes - Cités - Civilisations

- BENEVOLO Leonardo (traduit de l'italien par Catherine Peyre), *Histoire de la ville*, éd. Parenthèses, Marseille, 1983, 509 pages.
- BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe 2, Tom 1. La part du milieu*, éd. Librairie générale française, Paris, 1993, 633 pages.
- BRAUDEL Fernand, *Grammaire des civilisations*, éd. Flammarion, Paris, 1993, 624 pages.
- CHOAY Françoise et MERLIN Pierre, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, éd. Presses universitaires de France, Paris, 2005, 963 pages.
- BOURDIEU Pierre, *Esquisse d'une théorie de la pratique. Trois études d'ethnologie kabyle*, éd. Seuil, Paris, 2000, 429 pages.
- CROUZET Maurice (sous la direction de), AYMARD André, AUBOYER Jeannine, *Histoire générale des civilisations, Tom 1. L'Orient et la Grèce antique*, éd. PUF, Paris, 1963, 701 pages.
- CROUZET Maurice (sous la direction de), SCHNERB Robert, *Histoire générale des civilisations, Tom 6. Le XIXe siècle, l'apogée de l'expansion européenne (1815-1914)*, éd. PUF, Paris, 1968, 701 pages.
- CROUZET Maurice (sous la direction de), AYMARD André, AUBOYER Jeannine, ANGOULVENT Paul, *Histoire générale des civilisations, Tom 2. Rome et son empire*, éd. PUF, Paris, 1967, 783 pages.
- CROUZET Maurice (sous la direction de), MOUSNIER Roland, *Histoire générale des civilisations, Tom 4. Les XVIe et XVIIe siècles*, éd. PUF, Paris, 1967, 692 pages.
- DUBY Georges (sous la direction de), *Histoire de la France urbaine, Tom 1, Ville antique : des origines au IXe siècle*, éd. du Seuil, Paris, 1980, 600 pages.
- DUBY Georges (sous la direction de), *Histoire de la France urbaine, Tom 3, Ville classique : de la Renaissance aux révolutions*, éd. du Seuil, Paris, 1981, 651 pages.
- DUBY Georges (sous la direction de), *Histoire de la France urbaine, Tom 4, Ville de l'âge industriel : le cycle haussmannien*, éd. du Seuil, Paris, 1983, 665 pages.
- Encyclopédie de la Pléiade (sous la direction de Pierre Devambez), *Histoire de l'art. Le monde non-chrétien*, éd. Gallimard, Paris, 1961, 2204 pages.
- GALANTAY Ervin Y, *New Towns: antiquity to the present*, éd. George Braziller, New York, 1975, 197 pages.
- GERNET Jacques, *Le monde chinois*, éd. Armand Collin, Paris, 1980, 699 pages.
- GHORRA-GOBIN Cynthia, *La Ville américaine : espace et société*, éd. Nathan Université, Paris, 1999, 127 pages.
- GRANET Marcel, *La pensée chinoise*, éd. Albin Michel, Paris, 1999, 568 pages.

- GRANET Marcel, *La civilisation chinoise*, éd. Albin Michel, Paris, 1994, 578 pages.
- JUMSAI Sumet, *Cultural Origins in Siam and the West Pacific*, éd. Chalermnit Press and DD Books, Bangkok, 1997, 183 pages.
- LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes*, éd. Gallimard, Paris, 1959, 341 pages.
- LAVEDAN Pierre, HUGUENEY Jeanne, HENRAT Philippe, *L'Urbanisme à l'époque moderne : 16e-18e siècles*, éd. Arts et métiers graphiques, Paris, 1982, 310 p.
- MALVERTI Xavier, PINON Pierre (sous la direction de), *La ville régulière, modèles et tracés*, éd. Picard, Paris, 1997, 215 pages.
- MANFREDO Tafuri, *Projet et utopie*, éd. Bordas, Paris, 1979 (1973), 175 pages.
- MUMFORD Lewis, *La cité à travers l'histoire*, (traduit de l'américain par Guy et Gérard Durand), éd. du Seuil, Paris, 1964, 781 pages.
- PINON Pierre et MALVERTI Xavier (sous la direction de), *La ville régulière : modèles et tracés*, éd. Picard, Paris, 1997, 215 pages.
- WEBER Max, *La ville*, (traduit de l'allemand par Philippe Fritsch), éd. Aubier Montaigne, Paris, 1982, 218 pages.
- RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*, éd. Gallimard, Paris, 1990, 278 pages.
- RICOEUR Paul, *La civilisation universelle et les cultures nationales*, 1962.
- TSIOMIS Yannis, VIOLEAU Jean-Louis, MANTZIARAS Panos, *Ville-Cité. Des patrimoines européens*, éd. Picard, Paris, 1998, 212 pages.

2. Villes de fondation - Parcours historiques

2.1. Villes idéales grecques

- MARTIN Roland, *L'Urbanisme dans la Grèce antique*, éd. Picard, Paris, 1956.
- VIDAL-NAQUET Pierre et LEVEQUE Pierre, *Clisthène l'Athénien*, éd. Les Belles lettres, Paris, 1964, 163 pages.

2.2. Villes royales

- ALFRED Cyril (présenté et traduit de l'anglais par Alain Zivie), *Akhénaton, roi d'Égypte*, éd. du Seuil, Paris, 1997, 330 pages.
- CASTEX Jean, *Renaissance, baroque et classicisme : histoire de l'architecture, 1420-1720*, éd. de La Villette, Paris, 2004, 424 pages.
- CASTEX Jean, CELESTE Patrick, PANERA Philippe (avec la collaboration de Katherine Burlen et Catherine Furet), *Lecture d'une ville : Versailles*, éd. du Moniteur, Paris, 1980, 235 pages.

- BARIDON Michel, *Histoire des jardins de Versailles*, éd. Actes Sud, Arles, 2003, 347 pages.
- BENOIST Luc, *Histoire de Versailles*, éd. PUF, Paris, 1980, 126 pages.
- BIOT Edouard, *Le Tcheou-li ou Rituel des Tcheou*, éd. Imprimerie nationale, Paris, 1851.
- BOUDON Philippe, *Richelieu, ville nouvelle*, éd. Dunod, Paris, 1978, 184 pages.
- BREILLAT Pierre, *Versailles : ville nouvelle, capitale moderne*, éd. d'Art lys, Versailles, 1986, 264 pages.
- CLEMENT - CHARPENTIER Sophie, CLEMENT Pierre, HAK Shin Yong, *Architecture du paysage en Asie orientale : du « fengshui » comme modèle conceptuel et comme pratique d'harmonisation bâti – paysage*, éd. ENSBA, Paris, 269 pages.
- CLEMENT Pierre, PECHENART Emmanuelle, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie et HAK Shin Yong, *Les Capitales chinoises : leur modèle et leur site*, éd. l'IFA, Paris, 1983, 119 pages.
- CLEMENT Pierre, CLEMENT - CHARPENTIER Sophie, GOLBLUM Charles, *Cités d'Asie (Les cahiers de la recherche architecturale)*, éd. Parenthèses, Paris, 1995, 258 pages.
- COQUERY-VIDROVITCH Catherine, *Histoire des villes d'Afrique noire : des origines à la colonisation*, éd. Albin Michel, Paris, 1993, 412 pages.
- DAVIDSON Basil (traduction de l'anglais par Pierre Vidaud), *L'Afrique avant les Blancs : découverte du passé oublié de l'Afrique*, éd. PUF, Paris, 1962, 311 pages.
- DEMAREST Arthur, *Les Mayas. Grandeur et chute d'une civilisation*, éd. Tallandier, Paris, 2007, 414 pages (traduit de l'anglais américain par Simon Duran et Denis-Armand Canal).
- DESROCHES NOBLECOURT Christiane, *Ramsès II, la véritable histoire*, éd. Pygmalion, Paris, 1996, 428 pages.
- FRANCASTEL Pierre, « Versailles et l'architecture urbaine au XVIIe siècle », in *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, N°4, pp. 465-479, Paris, 1955.
- FREDERIC Louis, *L'art de l'Inde et de l'Asie du Sud-Est*, éd. Flammarion, Paris, 1994, 479 pages.
- GAILLARD Louis, *Plan de Nankin*, Variétés sinologiques n°16, Shanghai, éd. Imprimerie de la Mission catholique T'on Sêwê, 1899.
- GRIMAL Nicolas, *Histoire de l'Egypte ancienne*, éd. Fayard, Paris, 1988, 593 pages.
- LAFOND Philippe, *Hue, la cité interdite, Sa majesté l'empereur Bao-Dai*, éd. Mengès, Paris, 1995.
- LEVRON Jacques, *Versailles, Ville Royale*, éd. Nef de Paris, Paris, 1964, 205 pages.

- LUGAN Bernard, *Atlas historique de l'Afrique des origines à nos jours*, éd. du Rocher, Paris, 2001, 269 pages.
- PHAN Thuan An, *Kinh thanh Huê* (Ville royale d'Huê), éd. Thuan Hoa, Huê, 1999, 336 pages.
- MIYAZAKI Ichisada, « Le villes en Chine à l'époque des Han », in *Toung Pao*, éd. Brill, Leiden, 1960; vol. 48, n° 1-5, pp. 376-392.
- MWOROHA Emile, *Peuples et rois de l'Afrique des grands lacs*, éd. Les Nouvelles Editions africaines, Dakar-Abidjan, 1977, 200 pages.
- PIRAZZOLI- T'SERSTEVENS Michèle, *Chine*, Collection Architecture Universelle, Office du Livre, Fribourg, 1969, 192 pages.
- ROONEY Dawn F., *Ancient Sukhothai, Thailand's Cultural Heritage*, éd. River Books, Bangkok, 2008, 247 pages.
- ROUX Antoine de, *Villes neuves. Urbanisme classique*, éd. Rempart, Paris, 1997, 143 pages.
- SEE Geneviève, *Grandes villes de l'Egypte antique*, éd. Serg, Paris, 1974, 385 pages.
- SEE Geneviève, *Naissance de l'urbanisme dans la vallée du Nil*, éd. Serg, Paris, 1973, 331 pages.
- SOULIE Daniel, *Villes et citadins au temps des pharaons*, éd. Perrin, Paris, 2002, 286 pages.
- WEBER Max (traduction de l'allemand par Catherine Colliot-Thélène et Jean-Pierre Grossein), *Confucianisme et taoïsme*, éd. Gallimard, 2000, 377 pages.
- VERCOUTTER Jean, *L'Egypte ancienne*, éd. PUF, Paris, 2001 (16e édition), 125 pages.

2.3. Villes romaines

- COULON Gérard, GOLVIN Jean-Claude, *Voyage en Gaule romaine*, éd. Actes Sud-Errence, Paris, 2002, 185 pages.
- GRIMAL Pierre, *Les villes romaines*, PUF Que sais-je n° 657, première édition 1954, 7e réédition en 1990.
- HOMO Léon, *Rome impériale et l'Urbanisme dans l'antiquité*, éd. Albin Michel, Paris, 1952.

2.4. Villes coloniales européennes

- HUYNH Ngoc Trang, TRUONG Ngoc Tuong, PHAM Thieu Huong, NGUYEN Dai Phuc, DO Van Anh, *Sai Gon-Gia Dinh xua* (*Ancien Saigon-Giadinh*), éd. Ho-Chi-Minh-ville, Ho-Chi-Minh-ville, 1997, 174 pages.

- Ouvrage collectif, *Les villes françaises du Nouveau Monde, des premiers fondateurs aux ingénieurs du Roi (XVIe - XVIIIe siècles)*, éd. Somogy, Paris, 1999, 192 pages.
- LE Quang Ninh et DOVERT Stéphane, *l'Architecture et l'urbanisme de Saigon – Ho Chi Minh-Ville, 1698-1998*, éd. d'Ho Chi Minh-Ville, 1998.
- MUSSET Alain, *Villes nomades du nouveau monde*, éd. EHESS, Paris, 2002, 397 pages.
- MAUMI Catherine, *Thomas Jefferson et le projet du Nouveau Monde*, éd. de la Villette, Paris, 2007, 176 pages.
- REPS John W., *La ville américaine : fondation et projet*, éd. Mardaga, Bruxelles, 1981 (1969), 347 pages.

2.5. Villes théoriques et imaginaires

- CHOAY Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*, éd. du Seuil, Paris, 1979, 446 pages.
- Centre George Pompidou, *Archigram*, éd. Centre George Pompidou, Paris, 1994, 223 pages.
- ITALO Calvino, *Les villes invisibles*, éd. du Seuil, Paris, 1974, 188 pages (traduit de l'Italien par Jean Thibaudeau).
- LE CORBUSIER, *La ville radieuse*, éd. Architecture d'Aujourd'hui, Paris, 1935.
- LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes*, éd. de Minuit, Paris, (1941) 1957, 190 pages.
- LE CORBUSIER, *Les trois établissements humains*, éd. Denoël, Paris, 1945, 270 pages.
- LE CORBUSIER, *Urbanisme*, éd. Flammarion, Paris, 1994 (1^{ère} éd. G. Crés et Cie, Paris, 1925), 284 pages.
- LE CORBUSIER, *L'urbanisme des trois établissements humains*, éd. de Minuit, Paris, 1959, 197 pages.
- MATA Arturo Soria Y, *La Cité Linéaire. Nouvelle architecture de villes*, éd. ENSBA, Paris, 1979, 51 pages.
- PESSIN Alain, TORGUE Henry Skoff, *Villes imaginaires*, éd. du Champ urbain, Paris, 1980, 206 pages.
- ROUDAUT Jean, *Les villes imaginaires dans la littérature française*, éd. Hatier, Paris, 1990, 193 pages.
- VERCELLONI Virgilio, *La cité idéale en Occident*, éd. du Félin, Paris, 1996, (édition italienne, Milan, 1994) 207 pages.

3. Villes de fondation au XX^e siècle

3.1. Connaissances générales

- CHALINE Claude, *Les villes nouvelles dans le monde*, éd. PUF (collection Que sais je ?), Paris, 1985, 127 pages.
- BEGUIN François, *Le paysage*, éd. Flammarion, Paris, 1995, 126 pages.
- BIAU Véronique et TAPIE Guy (sous la direction de), *La fabrication de la ville : métiers et organisations*, éd. Parenthèses, Marseille, 2009, 217 pages.
- DEVILLERS Christian, HUET Bernard, *Le Creusot : naissance et développement d'une ville industrielle, 1782-1914*, éd. Champ Vallon, Seyssel, 1981, 287 pages.
- FREY Jean- Pierre, *La ville industrielle et ses urbanités. La distinction ouvriers/employés. Le Creusot 1870- 1930*, éd. Pierre Mardaga, 386 pages.
- GUICHARD Olivier, *Aménager la France*, éd. Robert Laffont, Paris 1965, 246 pages.
- KOSS Bosma, *Mastering the city – I: North European City Planning 1900-2000*, éd. NAI Publishers, Rotterdam, 1997, 356 pages.
- KOSS Bosma, *Mastering the city – II: North European City Planning 1900-2000*, éd. NAI Publishers, Rotterdam, 1997, 356 pages.
- LABORIE Jean-Paul, LANGUMIER Jean-François; DE ROO Priscille, *La politique française d'aménagement du territoire de 1950 à 1985*, éd. La documentation française, Paris, 1984, 177 pages.
- MERLIN Pierre, *Les villes nouvelles*, éd. PUF, Paris, 1969, 381 pages.
- MERLIN Pierre, *L'aménagement de la région parisienne et les villes nouvelles. Notes et études documentaires*, éd. La documentation française, Paris, 1982, 212 pages.
- MERLIN Pierre, *Aménagement régional et urbain et villes nouvelles au Japon*, éd. Cahier de l'IAURIF, Paris, 1976, 95 pages.
- MERLIN Pierre, *Bibliographie sur les villes nouvelles françaises et à l'étranger*, éd. Presses Universitaires de Vincennes, St-Denis, 1989, 212 pages.
- MILIOUTINE Nikolai (présenté par Jean-Louis Cohen, trad. du russe par Elisabeth Essaïan), *Sotsgorod : le problème de la construction des villes socialistes*, Les éd. de l'imprimeur, Paris, 2002, 133 pages.
- MONCAN Patrice de, CHIAMBARETTA Philippe, *Villes utopiques, villes rêvées*, éd. du Mécène, Paris, 2003, 354 pages.
- MURARD Lion, FOURQUET François, *La naissance des villes nouvelles. Anatomie d'une décision*, éd. Presse de l'ENPC, Paris, 2004, 291 pages.
- OSBORN Frederic J, *The new towns: the answers to megapolis*, éd. MIT Press, Cambridge, 1969, 456 pages.
- RONCAYOLO Marcel, PAQUOT Thierry (sous la direction de), *Villes et civilisation urbaine, XVIIIe-XXe siècle*, éd. Larousse, Paris, 1992, 666 pages.

- STEIN Clarence. S, *Toward new towns for America*, éd. MIT Press, Cambridge, 1966, 263 pages.

- VALE Lawrence J., *Architecture, Power, and national identity*, éd. Yale University Press, New Haven-London, 1992, 338 pages.

3.2. Brasilia

- BELCHER Donald J, *Rapport Technique sur la Nouvelle Capitale de la République*, Rio de Janeiro, 1955.

- CASCIATO Maristella, MOOS Stanislaus von, *Twilight of the Plan: Chandigarh and Brasilia*, éd. Mendrisio Academy Press, Mendrisio, 2007, 193 pages.

- ESPEJO Arturo, *Rationalité et formes d'occupation de l'espace. Le projet de Brasilia*, éd. Anthropos, Paris, 1984, 332 pages.

- BACON Edmond N., *D'Athènes à Brasilia, Une histoire de l'urbanisme*, éd. Lausanne, Lausanne, 1967, 295 pages.

- HERBERT Jean-Loup (coordination, préface et notes de), *Lucio Costa, XXe siècle brésilien, Témoin et Acteur*, éd. Publications de L'Université de Saint Etienne, Saint Etienne, 2001, 315 pages.

- HERBERT Jean-Loup, « Brasilia, un urbanisme volontariste à l'épreuve des contradictions sociale », in *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 74, 1999.

- HOLSTON James, *The Modernist City: An Anthropological Critique of Brasilia*, éd. University Of Chicago Press, Chicago, 1989, 383 pages.

- LEJEUNE Jean- François, *Cruauté & Utopie, Villes et paysages d'Amérique latine*, éd. CIVA, Bruxelles, 2003, 263 pages.

- MONTE JUCA Jane, « La motivation paysagère de la fondation du plan pilote de Brasilia, une ville-campagne ? », Actes du séminaire « *Etapes de recherches en paysage* », N° 2, Ecole nationale supérieure du paysage de Versailles, 2000, pp. 32-40.

- RUELLAN Allan, « Le choix du site de Brasília. Rôle des Expéditions Géographiques de juin à septembre 1947 », in *Veredas de Brasília. As expedições geográficas em busca de um sonho*, éd. Nelson de Castro Senra, IBGE (l'Institut Brésilien de Géographie et Statistique), 2010, pp. 190-194 (le texte en français est envoyé par ce chercheur à l'auteur).

- RUELLAN Francis, « Quelques problèmes de l'expédition chargée de trouver des sites pour la nouvelle capitale fédérale des Etats Unis du Brésil », éd. Bulletin de l'Association de Géographes Français, N° 194-195, p. 90-100, mai - juin 1948.

- RUELLAN Francis, « La future capitale du Brésil qui détrônera Rio de Janeiro », Entrevue dans *Ouest France*, 1959.

- VIDAL Laurent, *De Nova Lisboa à Brasilia: L'invention d'une capitale*, éd. Iheal, Paris, 2002, 344 pages.

3.3. Chandigarh

- BOESIGER Willy (ed.), *Le Corbusier et son atelier rue de Sèvres 35 : Œuvre Complète 1952-1957*, éd. Les Editions d'Architecture, Zurich, 1991, 224 pages.
- BOESIGER Willy (ed.), *Le Corbusier et son atelier rue de Sèvres 35 : Œuvre Complète 1957-1965*, éd. Les Editions d'Architecture, Zurich, 1991, 240 pages.
- MAYER Albert, « Planning a new capital », in *National Herald*, juin 1950.
- MAYER Albert, « The new capital of Punjab », in *Journal of the American Institute of Architects*, vol. 14, octobre 1950, pp. 166-175.
- FRY Maxwell, « Chandigarh, new capital city », in *Architecture Record*, juin 1955, pp. 139-148.
- Archives de la Fondation Le Corbusier, Paris.
- PAPILLAULT Rémi, *Portrait de ville Chandigarh*, éd. Cité de l'architecture et du patrimoine, Paris, 2007, 72 pages.
- PRAKASH Vikramaditya, *Chandigarh's Le Corbusier, The Struggle for Modernity in Postcolonial India*, éd. University of Washington Press, Seattle & London, 2002, 179 pages.
- V.S BHATNAGAR, *Chandigarh, The city beautiful (Environmental profile of a modern Indian city)*, éd. A.P.H. Publishing Corporation, New Delhi, 1996, 231 pages.
- KALIA Ravi, *Chandigarh, The making of an Indian City (New, Updated edition)*, éd. Oxford University Press, New Delhi, 2002, 219 pages.
- KALIA Ravi, *Gandhinagar, Building National Identity in Postcolonial India*, éd. University of South Carolina Press, Columbia, 2004, 165 pages.
- JOSHI Kiran, *Documenting Chandigarh, the Indian architecture of Pierre Jeanneret, Edwin Maxwell, Fry and Jane Beverly Drew*, éd. Ahmedabad, Mapin, 1999, 286 pages.

3.4. La Grande – Motte

- Conseil d'Architecture, d'Urbanisme de l'Environnement de Hérault, *La Grande-Motte, cité des dunes*, éd. Les Presses du Languedoc, Montpellier, 1994, 50 pages.
- BALLADUR Jean, *Œuvre*, éd. Score, Paris, 1974, 63 pages.
- BALLADUR Jean, *La Grande-Motte, l'architecture en fête ou la naissance d'une ville*, éd. Espace Sud, Paris, 1994, 153 pages.
- Archives du Fond Jean Ballardur (1024-2002), 373 Ifa, Cité de l'architecture et du patrimoine.
- *Notes et études documentaires*, N°3326, « L'aménagement touristique du littoral du Languedoc – Roussillon », éd. La Documentation Française, Paris, octobre 1966, pp.14-18.

- PRELORENZO Claude, PICON Antoine, *L'aventure du balnéaire, La Grande Motte de Jean Balladur*, éd. Parenthèse, Marseille, 1999, 150 pages.
- PRELORENZO Claude, PICON Antoine, BORRUEY René, « Territoire, ville et architecture balnéaire : l'exemple de La Grande-Motte », in *Les Cahiers de la recherche architecturale*, 3^e trimestre 1993, N°32-33, p. 59-72.
- RACINE Pierre, *Mission impossible ? L'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon*, éd. Midi-Libre, Montpellier, 1980, 293 pages.
- ROUILLARD Dominique, *Le site balnéaire*, éd. Mardaga, Bruxelles, 1984, 357 pages.

3.5. Marne-la-Vallée

- CHATIN Catherine, *Neuf villes nouvelles. Une expérience française d'urbanisme*, éd. Dunod, Paris, 1975, 207 pages.
- COTTOUR Claude, *Une brève histoire de l'aménagement de Paris et sa région*, éd. DREIF/DUSD, Paris, 2008, 132 pages.
- L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, *Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne* (SDAURP, rapport et cartes), Paris, 1965.
- STEINBERG Jean, *Les villes nouvelles d'Ile-de-France*, éd. Masson, Paris, 1981, 786 pages.
- UNDER HILL Jack A., BRACE Paul, RUBENSTEIN James, *French National Urban Policy and the Paris Region New Towns. The Search for Community*, éd. U.S Department of Housing and Urban Development, Office of International Affaires, Washington, 1980, 131 pages.
- VADELORGE Loïc (sous la direction de), *Éléments pour une histoire des villes nouvelles*, éd. Le Manuscrit, Paris, 266 pages.
- MERLIN Pierre, *Les villes nouvelles en France (Que sais-je ?)*, éd. PUF, Paris 1991, 127 pages.
- ROULLIER Jean-Eudes (sous la présidence de), *Villes nouvelles en France*, éd. Economica, Paris, 1989, 258 pages.

3.6. Milton Keynes

- Ministry of Housing and Local Government, *The South East Study, 1961-1981*, H.M.S.O, London, 1964, 144p.
- DEREK Walker, *The architecture and Planning of Milton Keynes*, éd. The architecture press. Ltd, London, 1981, 140 pages.
- LLEWELYN-DAVIES, WEEKS, FORESTIER-WALKER and BOR, *Plan for Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1970, 2 volumes, 365 pages.

- Milton Keynes Development Corporation, *All about Milton Keynes*, Milton Keynes Development Corporation, Buckinghamshire, 1982, 35 pages.
- South East Economic Planning Council, *A Strategy for the South East*, éd. HMSO, London, 1967, 100 pages.

3.7. Magnitogorsk

- COOKE Catherine, *The town of Socialism*, éd. University of Cambridge, 1974, 335 pages.
- COOKE Catherine, *Russian Avant-garde: Theory of art, architecture and the city*, éd. Academy, Michigan, 1995, 208 pages.
- COHEN Jean-Louis, DE MICHELIS Marco, TAFURI Manfredo, *URSS 1917 – 1978 : la ville, l'architecture*, éd. L'équerre, 1979, Paris, 371 pages.
- DE MICHELIS Marco, PASINI Ernesto, *La città Sovietica 1925 – 1937*, éd. Marsillio, Padoue, 1976, 264 pages.
- HUGH D. Hudson. Jr, *Blueprints and Blood. The Stalinization of Soviet architecture, 1917-1937*, éd. Princeton University Press, New Jersey, 1994, 260 pages.
- JOSEPHSON Paul, *New Atlantis Revisited: Akademgorodok, the Siberian City of Science*, éd. Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1997, 351 pages.
- KOPP Anatole, *l'Architecture de la période stalinienne*, éd. Presse Université de Grenoble, Grenoble, 1978, 414 pages.
- KOPP Anatole, *l'Architecture et l'urbanisme soviétique des années vingt. Ville et révolution*, éd. Anthropos, Paris, 1969, 277 pages.
- KOTKIN Stephen, *Magnetic Mountain: Stalinism as a Civilization*, éd. University of California Press, 1995, 639 p.
- IKONNIKOV Andreï, *l'Architecture russe de la période soviétique*, éd. Pierre Mardaga, Paris, 1990, 416 pages.
- MILIOUTINE Nicolai (présenté par Jean-Louis Cohen, traduit du russe par Elisabeth Essaïan), *Sotsgorod, le problème de la construction des Villes Socialistes*, éd. de l'imprimeur, Paris, 2002, 133 pages.
- OA. SHVIDKOVSKY, *Building in the USSR 1917-1932*, éd. Studio Vista, London, 1971, 144 pages.

