

Les débuts du grand Paris

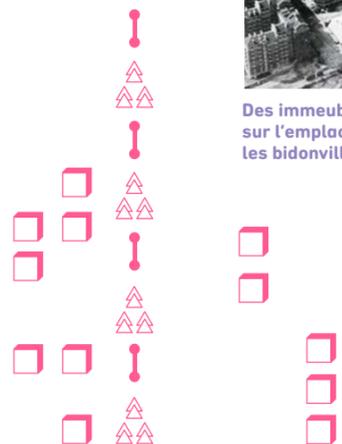
À la fin de la Première Guerre mondiale, la question du logement et du développement des transports est de nouveau posée. On envisage une extension de Paris au niveau régional.



Un exemple de cité-jardin pour « familles nombreuses » à Suresnes (Hauts-de-Seine).

LES CITÉS JARDINS

Plusieurs études et concours sont organisés dès 1910 pour réfléchir à l'aménagement de la région. À partir des années 1920, des cités-jardins rassemblant logements, espaces verts et équipements sont réalisées dans plusieurs communes de banlieue comme Stains ou Suresnes, notamment. Les lignes de métro sont prolongées, de nouvelles voies de circulation rapide sont envisagées.



UNE CEINTURE DE LOGEMENTS ET D'ÉQUIPEMENTS

En 1919, le gouvernement décide de détruire l'enceinte de Thiers. Sur l'espace libéré et racheté par la ville, apparaissent bientôt des logements sociaux, gymnases, stades et espaces verts. La « zone » qui entourait les fortifications s'est couverte de baraquements abritant une population rejetée de Paris par la crise du logement. Les « zoniers » sont peu à peu expropriés, mais de nombreux bidonvilles subsistent au milieu du siècle.



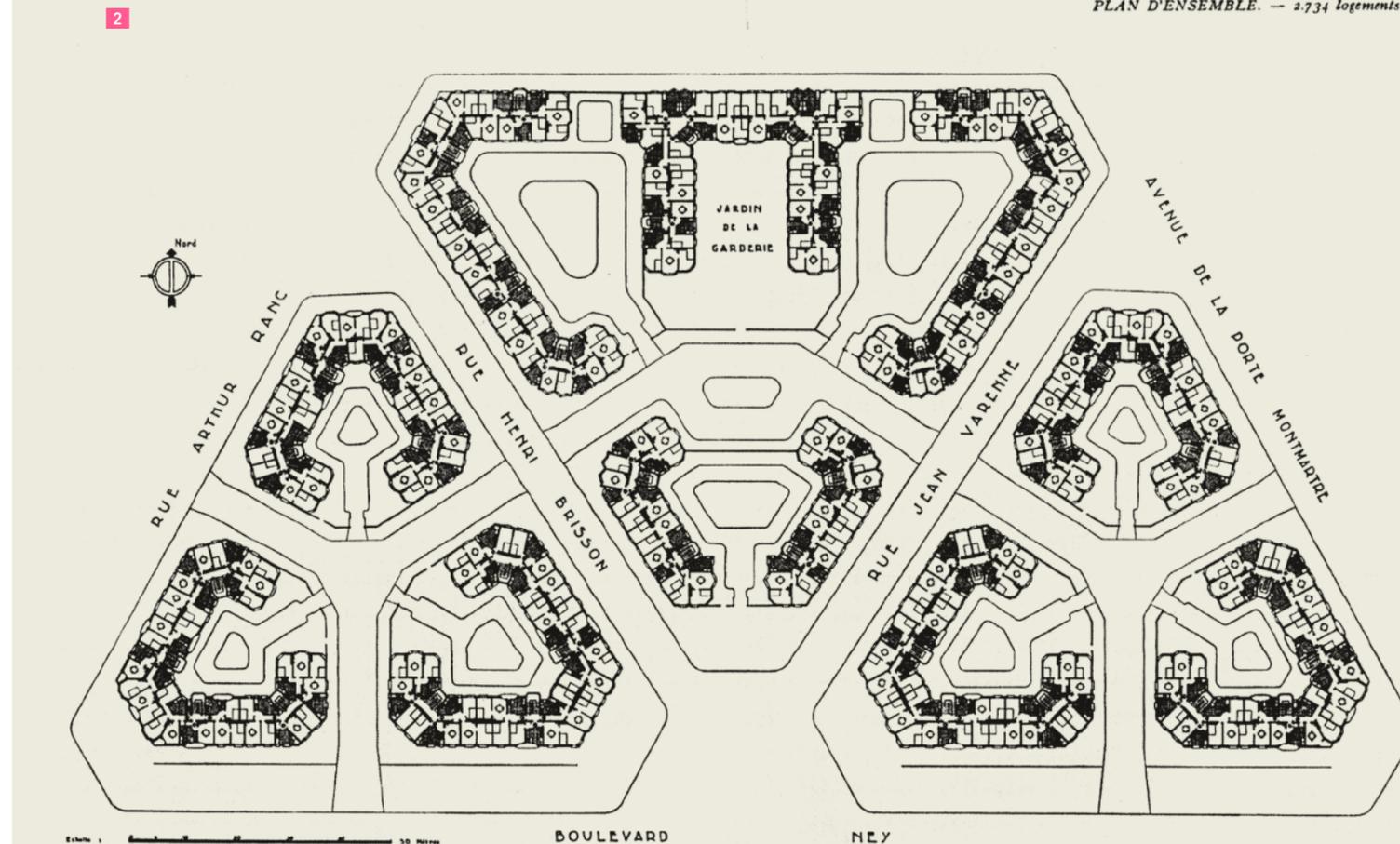
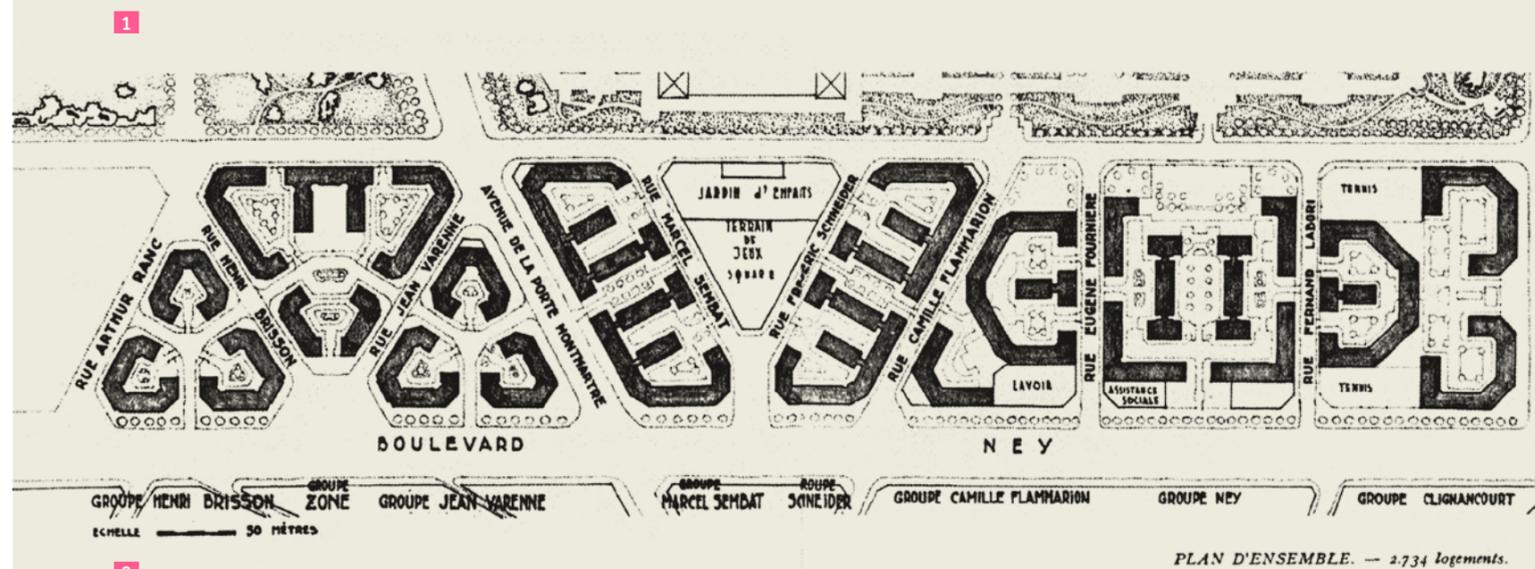
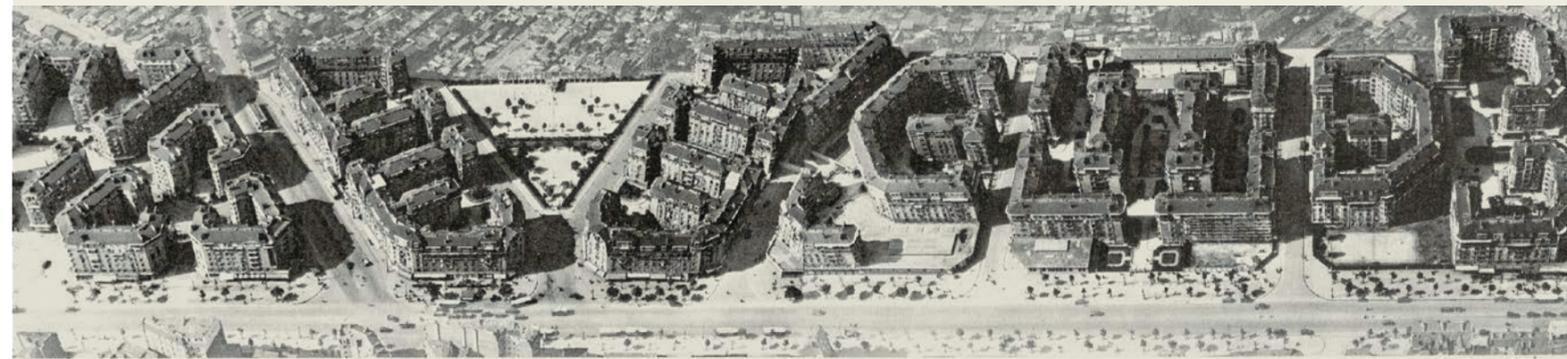
Des immeubles de logement à bon marché en construction sur l'emplacement de l'ancienne enceinte. Au premier plan, les bidonvilles de la « zone ».

LE LOGEMENT SOCIAL

Un ensemble d'habitations à bon marché construit entre 1923 et 1930 dans le nord de Paris.

La disposition en îlots ouverts répond aux exigences d'ensoleillement et d'aération fixées au début du XX^e siècle.

- Vue aérienne 1 de la ceinture d'immeubles
- La même vue sous forme de plan 2
- Plan rapproché d'un îlot 3



vers UNE Architecture moderne



LE TRIOMPHE DE L'ART DÉCO

L'Exposition internationale des arts décoratifs et industriels modernes, qui se tient en 1925 aux Invalides, révèle le succès d'une esthétique nouvelle. De la petite cuillère à l'immeuble, l'Art déco impose ses lignes géométriques au décor simplifié. Certains édifices ressemblent à des paquebots.



Un motif Art déco du 2^e salon nautique au Grand Palais : vue du plafond lumineux. André Granet, architecte, Paris 1927.



1931 :
2,9 millions d'habitants

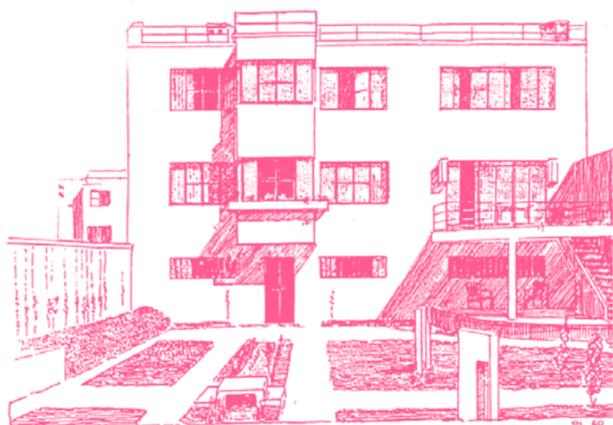


LE MOUVEMENT MODERNE

Certains architectes, comme Le Corbusier et Mallet-Stevens, veulent une modernité encore plus franche : la suppression totale du décor, de larges baies vitrées pour un maximum de lumière, un toit-terrasse servant de solarium. Ce mouvement se développera dans le monde entier sous le nom de Style international. L'utilisation du béton, de l'acier et du verre se généralise, les gratte-ciel venus des États-Unis arrivent en Europe.



La maison Bomsel à Versailles, conçue par André Lurçat en 1926.

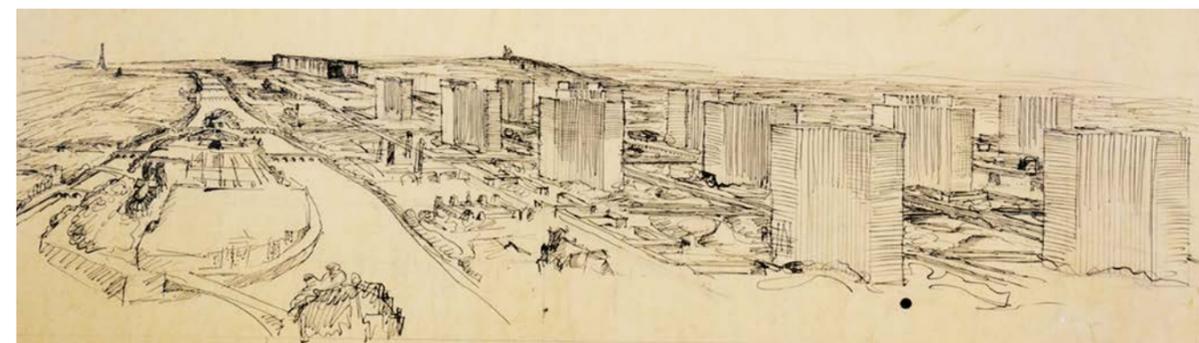
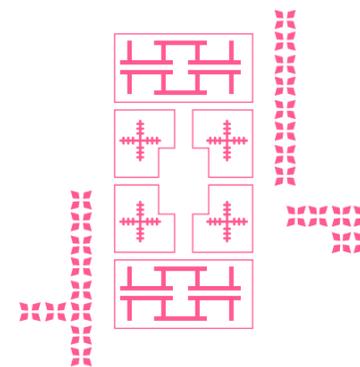


Les lignes simples des hôtels particuliers réalisés par Robert Mallet-Stevens, 1926-1934.



LE PLAN VOISIN DE LE CORBUSIER

À l'Exposition de 1925, Le Corbusier présente son projet de restructuration de Paris : le plan Voisin (du nom de son promoteur). Il prévoit de détruire le centre de la ville, à l'exception de quelques monuments, et de le reconstruire en séparant ses activités principales : un quartier d'affaires composé de 20 gratte-ciel, une cité de résidence avec des lotissements à redans* et des espaces verts. Au-delà, d'autres gratte-ciel accueilleraient les services. Ce projet ne sera jamais réalisé.



Perspective du plan Voisin proposé par Le Corbusier pour la reconstruction du centre de Paris, en 1925.



L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Entre la Première et la Seconde Guerre mondiale, l'industrie automobile est en plein essor, avec la fabrication de modèles en série dans les usines Panhard, Renault et Citroën. À Paris, la circulation a doublé depuis 1910, et le chantier de la première autoroute, vers l'ouest, commence.

« La ville actuelle se meurt d'être non géométrique. **Bâtir à l'air libre c'est remplacer le terrain biscornu, insensé, qui est le seul existant aujourd'hui, par un terrain régulier.** Hors de cela, pas de salut. »
Le Corbusier, *Urbanismes*, 1925

LE COIN DES JEUX

Dans son livre *Cinq points pour une architecture moderne* (1927), Le Corbusier décrit les principes de sa conception architecturale. La Villa Savoye, à Poissy, en est une illustration. En t'aidant du document, sauras-tu retrouver ces cinq points ? Coche les bonnes réponses.

- 1 A. Le bâtiment est posé sur des pilotis
 B. Le bâtiment repose sur le sol
- 2 A. Le toit est en pente
 B. Le toit est une terrasse accessible
- 3 A. Les cloisons intérieures peuvent être déplacées, le plan est dit « libre »
 B. Les murs porteurs sont fixes, le plan est figé
- 4 A. Les fenêtres sont larges et horizontales
 B. Les fenêtres sont étroites et verticales
- 5 A. Le mur de façade supporte le bâtiment
 B. Seule la structure porte le bâtiment, la façade est libre



La villa Savoye à Poissy, achevée par Le Corbusier en 1931.

Paris se reconstruit

Après la Seconde Guerre mondiale, la ville est confrontée au problème de la reconstruction et du manque de logements. Elle doit aussi s'adapter à un trafic automobile de plus en plus envahissant.

LA CRISE DU LOGEMENT

En 1946, plus de 40% des Parisiens sont mal logés et la tuberculose fait toujours des ravages. Les bombardements ont détruit plusieurs centaines de milliers de logements. Seul un quartier insalubre a été rénové, seule une partie de la « zone » est bâtie, le reste est à l'abandon. Il est urgent de construire une grande quantité de logements. Les architectes inventent des systèmes pour construire plus et plus vite.



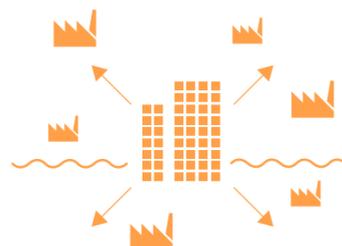
Montage de la façade de la Fédération française du bâtiment conçue par Jean Prouvé, 1948.

La préfabrication de certains éléments du bâtiment en facilite l'assemblage et réduit le temps de construction.



LES INDUSTRIES QUITTENT LA CAPITALE

Le besoin de terrains pour construire, le désir de renforcer le prestige de la capitale et la nécessité d'éloigner les industries polluantes entraînent le déplacement de nombreuses usines à l'extérieur de la ville et même hors de la région parisienne. Avec elles, une grande partie de la population ouvrière s'éloigne de la capitale; à Paris, les bureaux remplacent les usines.



aimeriez-vous

HABITER AU 1^{ER} ÉTAGE DE LA TOUR EIFFEL?

AUX GOBELINS

VIVEZ AU-DESSUS DU BRUIT, EN PLEIN CIEL

En cours de réalisation, gratte-ciel de 21 étages. Grand standing. Studios et appartements de 3, 4 et 5 pièces. Prix très étudiés. Prime, prêts. Contrôle technique SECURITAS. Livraison Printemps 1960.

Renseignements : Chantier : 33, rue Croulebarbe. Tél. KEL. 19-78. l'après-midi.

le gratte-ciel

n°1

Bureaux : 68, rue Pierre Charron. Tél. BAL. 34-70



LES GRANDS ENSEMBLES

Pour répondre au manque de logements dans les années 1950, la construction des grands ensembles commence, en banlieue et sur les terrains disponibles à Paris. À partir de 1959, la hauteur des bâtiments n'est plus limitée et les tours peuvent s'élever. L'alignement sur la rue n'est plus une nécessité : les immeubles sont implantés librement sur leur parcelle en fonction de l'ensoleillement, selon les principes hygiénistes de l'architecture moderne.

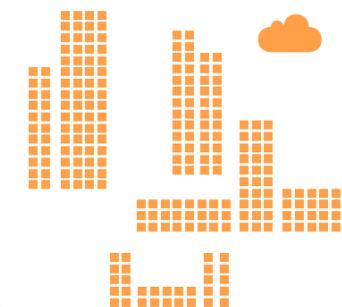


Grands ensembles construits à Athis-Mons en 1962.

GRATTE-CIEL N°1

Des tours et des barres poussent comme des champignons sur les terrains libérés par le départ des industries et dans les anciens quartiers insalubres. En 1960, le premier gratte-ciel d'habitation s'élève rue Croulebarbe, dans le 13^e arrondissement : 22 étages avec vue panoramique.

Publicité pour le premier gratte-ciel parisien, conçu par Édouard Albert.



Les tours entrent dans LA VILLE

LA DÉFENSE, NOUVEAU QUARTIER DES AFFAIRES

Dans le prolongement de l'axe* historique est-ouest, un nouveau quartier d'affaires est implanté à l'ouest de Paris : La Défense. Inauguré en 1958 par le président de la République Charles de Gaulle, le CNIT (Centre des nouvelles industries et technologies) marque le point de départ de ce quartier qui dressera bientôt ses gratte-ciel d'acier, de béton et de verre dans le ciel parisien.

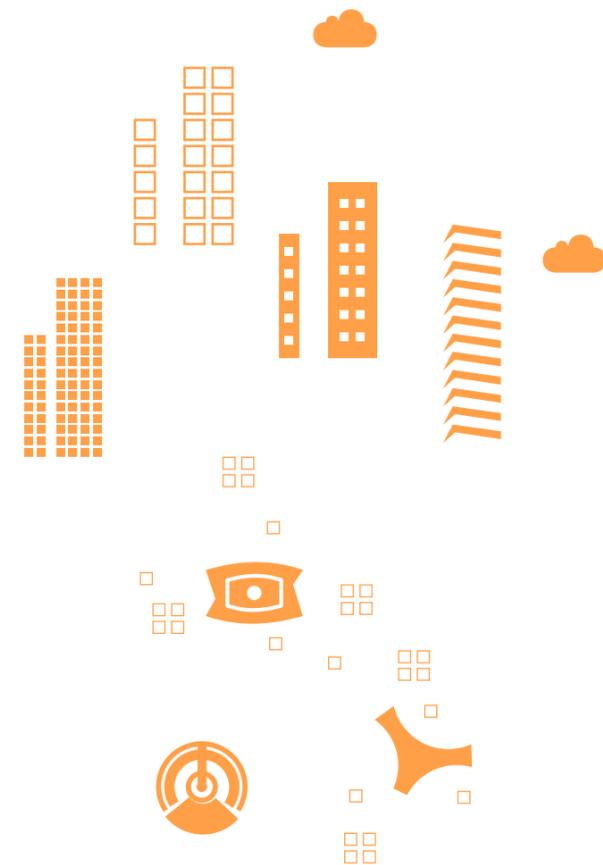


La tour Maine-Montparnasse, réalisée par Beaudouin, Cassan, Hoym de Marien et Saubot, en 1973.



LES ICÔNES DE LA MODERNITÉ

Hormis les grands ensembles de logements collectifs, plusieurs bâtiments parisiens construits au cours de cette période affichent leur modernité. Parmi ceux-ci, la Maison de la radio et sa façade circulaire, le siège de l'Unesco en forme d'étoile à trois branches, puis, en 1973, la tour Maine-Montparnasse, qui percera le ciel de Paris de ses 58 étages et 210 m, face à la nouvelle gare.



L'architecture circulaire de la Maison de la radio, achevée en 1963 par Henry Bernard, lui vaudra le surnom de « Maison ronde ».



Maquette du projet d'aménagement du quartier de Paris-La Défense, 1960.



LE PREMIER GRATTE-CIEL PARISIEN

La Tour Albert, achevée en 1961 et conçue par Édouard Albert, Robert Boileau et Jacques Henri Labourdette, est le premier gratte-ciel d'habitation parisien. Elle est située rue Croulebarbe à Paris, dans le 13^e arrondissement. Cette tour de 61 mètres de haut comporte 22 étages et 110 appartements. Au 6^e étage, une terrasse belvédère permet de profiter de la vue panoramique sur le square René-Le Gall, en contrebas. La structure de la tour est formée de tubes d'acier creux remplis de béton.



L'ère du « tout voiture »



Le boulevard périphérique et l'échangeur de la porte de Bagnolet.

POUR UNE CIRCULATION FLUIDE DANS PARIS

L'augmentation du nombre de véhicules rend la circulation problématique dans le centre-ville. Sous la présidence de Georges Pompidou, des passages souterrains sont creusés, des voies express aménagées sur les quais de la Seine et le projet du boulevard périphérique ceinturant Paris se précise.

APRÈS LES « FORTIFS », LE « PÉRIF »

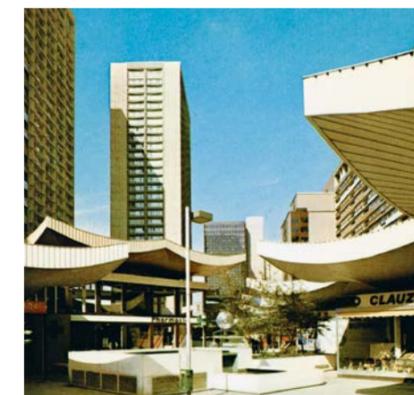
Tout autour de Paris, de nombreux terrains de la « zone » bordant les anciennes fortifications sont encore disponibles. En 1961, il est décidé d'y réaliser une voie de circulation rapide. Inauguré en 1973, le boulevard périphérique, avec son flot incessant d'automobiles de porte en porte et sur les autoroutes qui lui sont raccordées, crée une nouvelle limite entre Paris et sa périphérie.

Projet d'aménagement du quartier du Front de Seine, dans le 15^e arrondissement, avec double niveau de circulation, vers 1960. Un prolongement de la dalle en terrasse était prévu jusqu'à la Seine mais il n'a pas été réalisé.

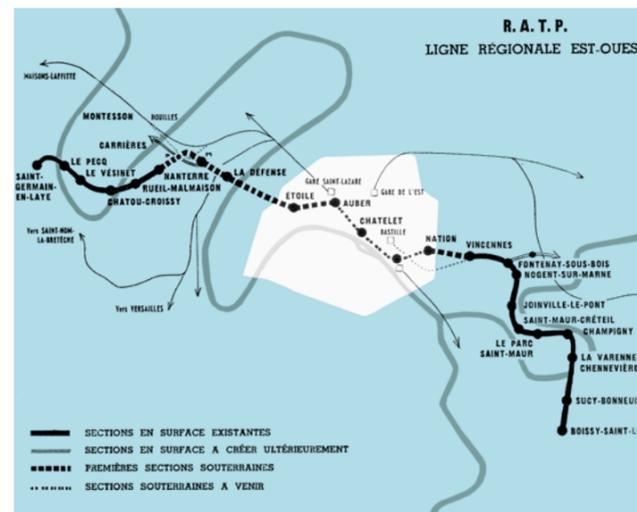


LES PIÉTONS SUR LA DALLE, LES VÉHICULES DANS LA RUE

Dans plusieurs quartiers de Paris, on choisit de séparer les véhicules et les piétons. À La Défense, aux Olympiades (13^e arrt.) et sur le Front de Seine (15^e arrt.), les véhicules circulent au niveau du sol ou en sous-sol, et les piétons au-dessus, sur une dalle. D'abord reçue avec enthousiasme, cette formule finalement jugée peu conviviale sera rejetée par les partisans de la rue traditionnelle.



Le quartier des Olympiades, conçu par Michel Holley dans le 13^e arrondissement, en 1976.



Carte de la première ligne du RER, qui traverse l'agglomération parisienne d'est en ouest, 1967.

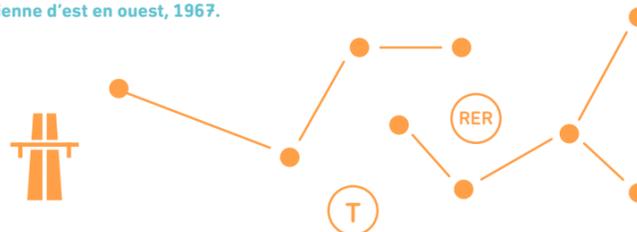
« Le RER constitue l'artère d'un nouveau système de transport infiniment plus commode, infiniment plus rapide et qui permettra à des foules de plus en plus nombreuses de circuler rapidement et sans fatigue d'un bout à l'autre de la région parisienne et presque dans tous les sens. »

Georges Pompidou, 1971

DES TRANSPORTS POUR LA RÉGION

Au fil du temps, les lotissements pavillonnaires se sont étendus en région parisienne, attirant les amateurs de maison individuelle. Mais cela nécessite des moyens de transport vers la capitale. Les travaux de l'autoroute transversale A86 commencent et le réseau de chemin de fer régional, le RER, est mis en service en 1970. Ses lignes et interconnexions dans toutes les directions permettent de rejoindre Paris en peu de temps.

« La voiture existe, il faut s'en accommoder, et il s'agit d'adapter Paris à la fois à la vie des Parisiens et aux nécessités de l'automobile. »
Georges Pompidou, 1971



LE COIN DES JEUX

Sur ce projet utopique d'extension de Paris dessiné par Paul Maymont en 1962, toutes les fonctions de la ville sont regroupées sous la Seine, sur 14 niveaux. En surface, l'espace est dédié à la promenade et les nouvelles tours jouent avec les monuments existants. Peux-tu retrouver :

1. Le restaurant 2. La piscine 3. Le terrain de tennis 4. Le cinéma 5. Le musée

« Paris sous Seine », Paul Maymont, architecte.



NAISSANCE de LA région Île-de-France

LES VILLES NOUVELLES

En 1965, dans le cadre de l'aménagement de la région parisienne, cinq villes nouvelles sont programmées : Évry, Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Melun-Sénart et Saint-Quentin-en-Yvelines. Leurs habitants pouvant trouver sur place des possibilités d'emploi, d'enseignement et de loisirs, ils n'ont plus besoin d'aller chaque jour à Paris. Cette solution permet aussi de limiter l'urbanisation* de la région.

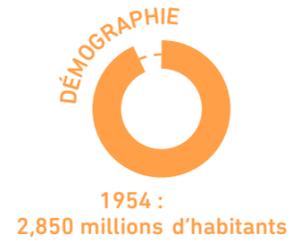
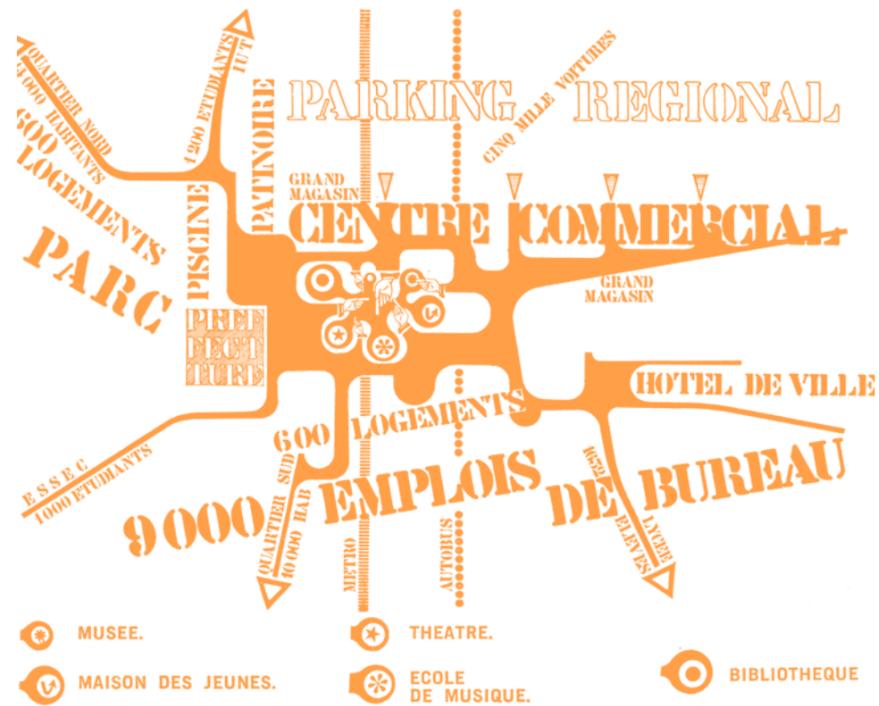


Schéma de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise (Val-d'Oise), montrant le regroupement des différentes fonctions sur un site unique.

Le quartier de la préfecture à Cergy-Pontoise.



UN AÉROPORT PLUS PERFORMANT : ORLY

Le premier aéroport de Paris, implanté au Bourget en 1937, ne peut plus absorber le flux quotidien des voyageurs, passé de 140 000 à sa création à 600 000 en 1953. Un nouvel aéroport situé à Orly, à 14 km au sud de Paris et accessible par l'autoroute, est inauguré en 1961.



Le nouvel aéroport d'Orly conçu par Henri Vicariot.



LA RÉGION PREND FORME

En 1964, le département de la Seine est découpé en 4 départements : Paris (75), Hauts-de-Seine (92), Seine-Saint-Denis (93) et Val-de-Marne (94). La Seine-et-Oise est remplacée par les départements de l'Essonne (91), des Yvelines (78) et du Val-d'Oise (95). En 1976, l'ensemble sera nommé la région Île-de-France.

LE COIN DES JEUX

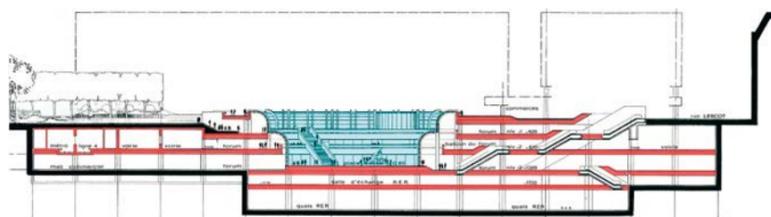
PETITE COURONNE, GRANDE COURONNE
Les départements qui touchent Paris forment la petite couronne. Ceux qui sont situés au-delà composent la grande couronne. Chaque département est administré par un préfet, représentant de l'État, qui siège à la préfecture. Nanterre, Versailles, Créteil, Bobigny, Cergy, Melun et Évry sont des préfectures. Sauras-tu les placer au bon endroit sur la carte ?

1. Nanterre
2. Versailles
3. Créteil
4. Bobigny
5. Cergy
6. Melun
7. Évry



Le nouveau visage de Paris

La période de croissance économique des « Trente Glorieuses* » se termine avec les crises pétrolières des années 1970. Les projets lancés dans les décennies précédentes voient le jour, mais le regard sur le patrimoine a changé. Il sera désormais protégé.



Le Forum des Halles, conçu par Claude Vasconi et Georges Pencreac'h, inauguré en 1979.

LE FORUM DES HALLES

Le nouveau quartier des Halles est créé à l'emplacement des anciennes Halles Baltard détruites en 1969. Situé au carrefour de plusieurs lignes de RER et de métro, au cœur d'une activité intense, il est conçu comme une ville souterraine, avec un vaste centre commercial, des équipements et un jardin extérieur. Inauguré en 1979, il sera l'objet d'un nouveau concours d'architecture en 2004.



Le chantier du Forum des Halles en 1976.



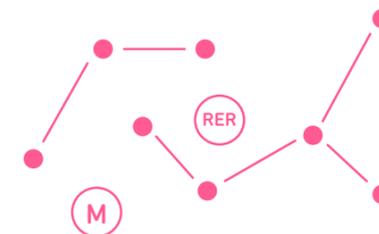
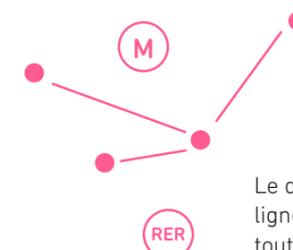
Le Centre Georges Pompidou émerge tel un paquebot multicolore au milieu des immeubles parisiens.

LE CENTRE GEORGES POMPIDOU

Envisagé dès 1969 et inauguré en 1977, le musée national d'Art moderne s'installe sur l'ancien site insalubre* du plateau Beaubourg. Le projet des jeunes architectes Richard Rogers et Renzo Piano surprend par sa nouveauté : un vaste parallépipède de verre qui affiche ses organes techniques multicolores à l'extérieur. Face au musée, la piazza devient rapidement un agréable lieu d'échanges pour les nombreux visiteurs.

VIVE LES TRANSPORTS EN COMMUN !

Le développement du RER et le prolongement des lignes de métro facilitent les déplacements dans toute la région. La carte orange, abonnement valable sur tout le réseau de transports en commun, est lancée en 1975. À Paris, l'aménagement de « couloirs » améliore la circulation des autobus, incitant les voyageurs à les utiliser davantage.



L'AÉROPORT DE ROISSY-CHARLES-DE-GAULLE

Envisagé dès les années 1960, en prévision d'une saturation des deux aéroports qui desservent alors la capitale, un nouvel aéroport prend place à 25 km au nord-est de Paris. Inauguré en 1974, Roissy relie aujourd'hui plus de trois cents villes dans le monde et est la deuxième plateforme de correspondances aériennes d'Europe.

Le terminal 1 de l'aéroport Charles-de-Gaulle, à Roissy-en-France, conçu par Paul Andreu, architecte et ingénieur, et réalisé entre 1967 et 1974.



retour à LA VILLE



Destruction d'une barre d'immeubles de la cité des 4 000 à La Courneuve (Seine-Saint-Denis), en 1986.

COUP DE FREIN AUX TOURS

Valéry Giscard d'Estaing, président de la République élu en 1974, et Jacques Chirac, premier maire de Paris, élu en 1977, stoppent les projets de construction de tours et de voies express traversant la ville. Même s'ils ont fourni de très nombreux logements, les grands ensembles sont rejetés pour leur uniformité et les problèmes qu'ils entraînent quand ils se trouvent dans des quartiers défavorisés, loin de tout.

SAUVETAGE DE LA GARE D'ORSAY

L'ancienne gare d'Orsay, promise à la démolition, devait laisser place à un hôtel de luxe. Considérée comme un témoin majeur de l'architecture du XIX^e siècle, elle est finalement épargnée et reconvertie en musée de l'art du XIX^e siècle.



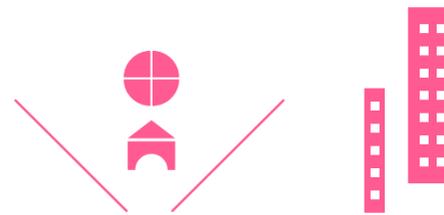
Une affiche réclamant l'arrêt de la construction de tours dans Paris.

Chantier de transformation de l'ancienne gare d'Orsay en musée, vers 1985.



LE RETOUR DU QUARTIER

André Malraux (ministre de la Culture) fait voter en 1962 une loi ayant pour but de sauvegarder les secteurs historiques. En 1977, une nouvelle loi freine la destruction massive des bâtiments et encourage la rénovation et la réhabilitation*. L'urbanisme de quartier, avec ses rues, ses lotissements et ses îlots, réapparaît. On dresse une liste des secteurs à aménager en priorité dans Paris et en périphérie.



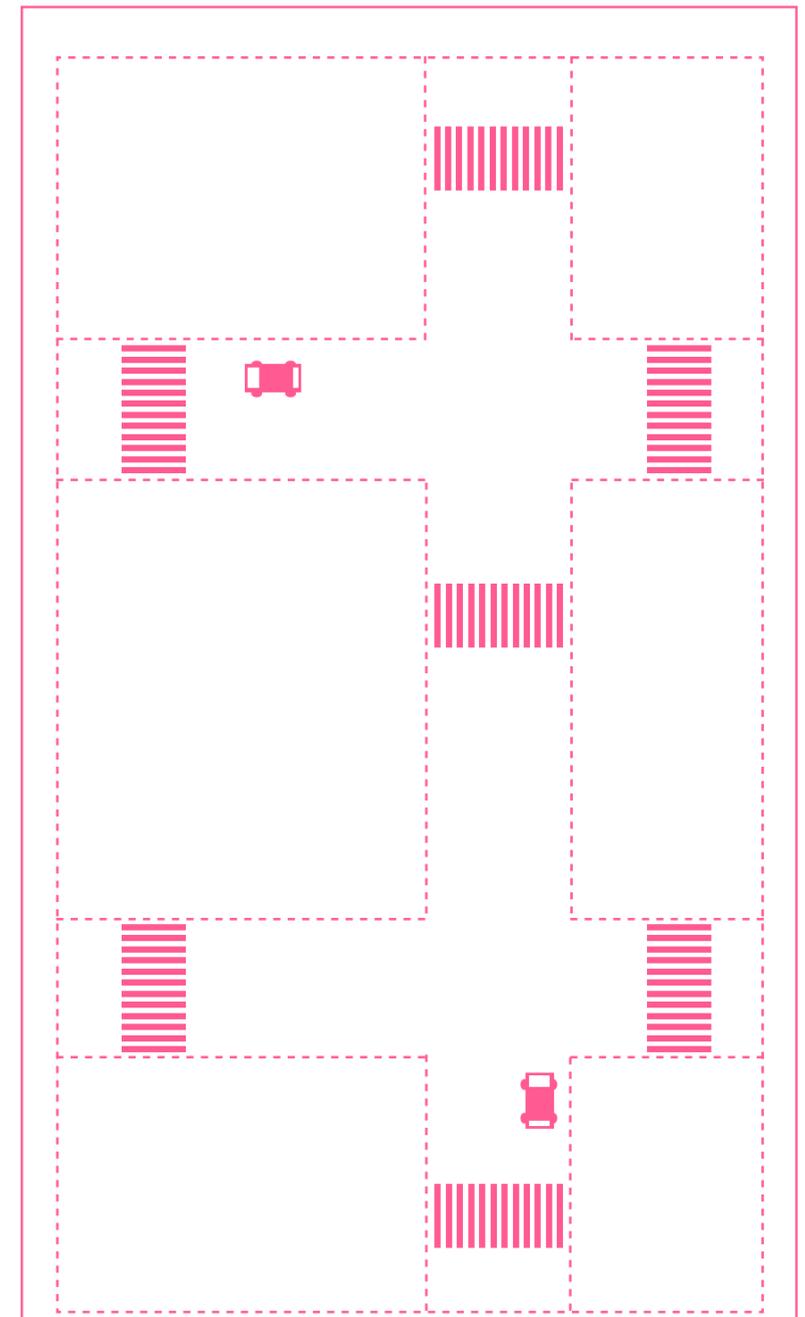
Ricardo Bofill a conçu les immeubles de la place de Catalogne en se référant à l'histoire de l'architecture.



Le quartier d'habitation des Hautes-Formes, réalisé par Christian de Portzamparc en 1979, marque le retour à une ville plus accueillante.

NOUVELLES PENSÉES, NOUVELLES FORMES

En réaction aux grands ensembles, plusieurs tendances s'affirment dans les années 1970 chez les architectes. Pour rendre les bâtiments plus chaleureux, les formes s'enrichissent d'éléments historiques, les volumes sont juxtaposés, fragmentés et prolifèrent comme des organismes vivants.



LE COIN DES JEUX

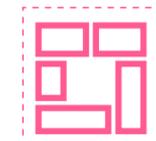
C'EST TOI L'ARCHITECTE!
Amuse-toi à créer une ville sur le plan. Sur un terrain, il y a plusieurs façons d'installer les immeubles. En voici quelques-unes. As-tu une autre idée ?



La ville historique



Les logements après guerre



L'îlot haussmannien



Les immeubles modernes