



Paris, entre protection du patrimoine et nouvel urbanisme pendant les années Pompidou (1962-1974)

NIVEAU
Terminale
HGGSP

I. Place de la fiche dans le programme de terminale HGGSP

Programme (extraits du *BO* spécial n°8 du 25 juillet 2019) :

Thème 4 – Identifier, protéger et valoriser le patrimoine : enjeux géopolitiques

Axe 2 - Patrimoine, la préservation entre tensions et concurrences

Jalons - Urbanisation, développement économique et préservation du patrimoine. Paris entre protection et nouvel urbanisme...

Objectifs du thème : Ce thème a un double objectif : connaître ce que recouvre aujourd'hui la notion de patrimoine, matériel et immatériel, dans ses dimensions historiques et géographiques, et comprendre les enjeux géopolitiques qui lui sont associés.

Les deux axes visent à :

- faire saisir aux élèves l'importance de la dimension politique associée au patrimoine et les conflits qui peuvent lui être associés ;
- leur montrer comment la valorisation et la protection du patrimoine peuvent être des vecteurs de développement mais aussi des sources de tensions et de concurrences.

II. Objectifs de l'activité

A partir d'un dossier documentaire portant sur plusieurs aménagements parisiens pendant les années Pompidou - en tant que Premier ministre (1962-1969) puis président de la République (1969-1974) -, les élèves abordent les différents enjeux du jalon :

- La protection et la valorisation du patrimoine urbain parisien (édifices et/ou tissu urbain ancien)
- Les aménagements urbanistiques d'une ville mondiale dans le contexte des Trente Glorieuses
- Le difficile équilibre entre préservation du patrimoine et nouvel urbanisme

Les exercices permettent de travailler les capacités suivantes :

- Analyser un ensemble documentaire varié pour construire une synthèse écrite argumentée
- Travailler en groupe, en autonomie
- Utiliser le numérique pour réaliser des présentations
- Réaliser un schéma rapide qui peut être inséré dans le développement d'une dissertation sur le sujet
- S'exprimer à l'oral
- S'entraîner pour un des exercices du baccalauréat : étude critique de document

III. Corpus des documents

- Chronologie indicative
- Extraits du livre de Mathieu Flonneau, Pascal Geneste, Philippe Nivet et Emilie Willaert, *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou*, Paris, Somogy éditions d'art, 2010
- Extraits de l'entretien de Georges Pompidou au *Monde* du 17 octobre 1972 sur l'art et l'architecture
- Extrait de l'intervention d'André Malraux à l'Assemblée nationale, lors de la séance du 23 juillet 1962
- Photographies en ligne de la Bibliothèque patrimoniale de la Ville de Paris
- Extraits du *Plan de sauvegarde et de mise en valeur de Paris, le Marais, rapport de présentation*, 2013
- Vidéo de l'INA sur « Les voies sur berge à Paris en 1967 : L'autoroute express » (12'32)
- Extraits de l'article de François Krug, « Voies sur berge parisiennes : la saga d'un dossier sensible », paru dans *Le Monde* le 20 avril 2018
- Photo du projet non retenu des Halles en 1967
- Pétition des riverains des Halles de 1971
- Vidéo de l'INA de 1971, « Démolition des Pavillons Baltard aux Halles » (03'03)
- Extrait du livre de Patrick Demeyer, *La Défense, Histoire et histoires*, Paris, EPAD, 1990
- Photographie du Centre Pompidou en construction (source : *Institut Georges Pompidou*)
- Article et podcasts de France culture, « Le Centre Pompidou : une inauguration et des réactions épidermiques », émission de 2017

IV. Propositions de démarches pédagogiques

- **Démarche 1** : analyse guidée par des questions sur un corpus documentaire
- **Démarche 2** : préparation au grand oral
- **Démarche 3** : analyse critique des deux documents en 2 h (épreuve du baccalauréat)

- Démarche 1 : analyse guidée par des questions sur un corpus documentaire

Consigne : travail en autonomie pour cinq groupes et reprise en classe entière

Groupe 1 : la réhabilitation du quartier du Marais

Travail à partir des documents 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7

Groupe 2 : l'aménagement de voies express le long des berges de la Seine

Travail à partir des documents 1, 2, 3, 8, 9, 10, 11 et 12

Groupe 3 : la rénovation des Halles de Paris

Travail à partir des documents 1, 2, 3, 13, 14 et 15

Groupe 4 : les tours de la Défense

Travail à partir des documents 1, 2, 3, 16, 17 et 18

Groupe 5 : la création du centre Beaubourg

Travail à partir des documents 1, 3, 19, 20 et 21

➤ **1^{ère} partie : réalisation par groupe d'une synthèse écrite à partir de questions sur les cinq dossiers documentaires :**

- **Groupe 1** : la protection du patrimoine parisien : l'exemple du quartier du Marais, premier quartier français classé « secteur sauvegardé » en 1965

- Comment Malraux justifie-t-il son projet de loi et en quoi consiste-t-il ?
- Présentez le Marais et le « plan de sauvegarde et de mise en valeur » mis en place.
- Quels en sont les acteurs ?

- **Groupes 2, 3, 4 et 5** : les tensions entre nouvel urbanisme et protection du patrimoine parisien à partir de plusieurs projets d'aménagement.

Chaque groupe répond aux questions suivantes :

- Quel projet d'aménagement urbain de la ville de Paris est présenté ? Avec quels acteurs ?
- A quels besoins répond-t-il ?
- Quelles tensions ce projet a-t-il pu générer ?
- Bilan : pour chaque projet, montrez la difficulté à concilier protection du patrimoine et nouvel urbanisme

➤ **2^e partie : chaque groupe réalise une diapositive présentant de manière synthétique le projet d'aménagement en vue de réaliser un diaporama commun**

➤ **3^e partie : un fond de carte schématisé de Paris est complété par l'ensemble de la classe : localiser les lieux évoqués sur le schéma, imaginer une légende simple**

- Démarche 2 : préparer les grand oral

Consigne : un élève de chaque groupe présente à l'ensemble de la classe le projet travaillé en temps limité (entre 3 et 5 minutes par projet selon le moment de l'année)

- Démarche 3 : analyse critique de deux documents en 2 h

Consigne (document 22 et document 10) : En analysant les documents, en les confrontant et en vous appuyant sur vos connaissances, répondez à la question suivante : en quoi peut-on dire que l'équilibre entre préservation du patrimoine, développement économique et nouvel urbanisme est difficile à trouver dans une ville comme Paris ?

V. Documents

Document 1 : chronologie indicative

Réalisée notamment à partir du livre de Mathieu Flonneau, Pascal Geneste, Philippe Nivet et Emilie Willaert, *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou*, Paris, Somogy éditions d'art, 2010

1958	Le projet d'aménagement de la Défense est lancé. Cinq cents hectares de la commune de Nanterre (le quart de son territoire) sont intégrés dans le projet.
Janvier 1959	André Malraux nommé ministre d'Etat chargé des Affaires culturelles (jusqu'en juin 1969).
1959	Ordonnance prévoyant le déménagement des Halles à partir de 1966. Il est décidé par la suite que le commerce de gros de la viande s'installera à La Villette et les autres denrées à Rungis. https://50ans.apur.org/fr/home/1967-1977/les-halles-1235.html
1959	Premier Plan d'urbanisme directeur (PUD) soumis au Conseil municipal par le préfet de la Seine, qui détermine des zones de protection (pour les sites de caractère historique, monumental, archéologique ou esthétique en vue « d'assurer la sauvegarde des beautés de la capitale ») et des secteurs de rénovation. Le PUD commence à être appliqué dès 1961.
1960	Création de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (IAURP).
Mars 1961	Exposition au Grand Palais, <i>Demain Paris</i> , présentant les projets d'urbanisme novateurs.
14 avril 1962	Georges Pompidou devient Premier ministre.
Août 1962	Loi Malraux, relative à la protection des secteurs sauvegardés et à l'inventaire général du patrimoine. La loi permet la création de plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV), un document d'urbanisme tenant lieu de plan local d'urbanisme dans le périmètre du secteur sauvegardé.
1963	« Livre blanc » : projections sur la population et les besoins de l'agglomération jusqu'en 1985.
1964	Adoption du principe de la Voie express rive droite en comité interministériel.
Juillet 1964	Loi Debré, facilitant les conditions d'expropriation des terrains portant des bidonvilles.
19 déc. 1965	Réélection de Charles de Gaulle à la présidence de la République.
1966	Début des expropriations dans le quartier des Halles.
1966	Le Conseil de Paris approuve l'opération « Paris 13 ». Une trentaine de hautes tours sont construites dans le 13 ^e arrondissement entre 1969 et 1977.
1967	Début de la construction du projet « Front de Seine » à Beaugrenelle, un ensemble d'une vingtaine de hautes tours dans le 15 ^e arrondissement construites dans les années 1970.
1967	Création de l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur). Son conseil d'administration est composé de la Ville de Paris, de l'Etat et du district de la Région. https://50ans.apur.org/#1967-1977
Décembre 1967	Inauguration de la Voie express rive droite par Georges Pompidou.
28 avril 1969	Démission du général de Gaulle.
16 juin 1969	Georges Pompidou est élu président de la République.
Décembre 1969	Conseil des ministres restreint présidé par Georges Pompidou consacré à la création du Centre Beaubourg et accord du Conseil de Paris.
28 février 1970	Discours prononcé par Georges Pompidou à Chicago, où il évoque notamment l'urbanisme.
1973	Inauguration de la tour Montparnasse, élevée entre 1969 et 1972 sur 210 mètres de haut et 59 étages, la plus haute d'Europe.
2 avril 1974	Décès de Georges Pompidou.
Janvier 1977	Inauguration du Centre Georges-Pompidou par Valéry Giscard d'Estaing.
1977	Publication du livre de Louis Chevalier, <i>L'assassinat de Paris</i>

Document 2 : le contexte des Trente Glorieuses (années 1960 - début 1970)

« La période 1962-1974, pendant laquelle Georges Pompidou est successivement Premier ministre, puis président de la République est marquée par une mutation décisive des modes de vie et par la transformation du cadre de vie des Français. Dans le contexte des Trente Glorieuses, la crise du logement que connaît le France ne paraît plus supportable. [...] Dès la Libération, [...] l'Etat intervient massivement dans la reconstruction, puis dans la construction. Il tente de faire face à la migration de la population des campagnes vers les villes et au *baby-boom* [...]. L'insalubrité de certains quartiers parisiens reste une réalité au début de la V^e République. [...] Pour Georges Pompidou, la question du logement relève de la politique sociale que l'Etat doit mettre en œuvre, en faveur des plus démunis et des classes moyennes. [Par ailleurs], si le développement de l'automobile est plus tardif en France que dans d'autres pays européens, il va se révéler par la suite très rapide. Quand, en 1950, moins de 20 % des ménages français possèdent une voiture, ils sont déjà plus de 30 % en 1960. [...] L'augmentation du nombre de véhicules individuels motorisés constitue un argument de poids pour la modernisation du territoire urbain [...]. Les années Pompidou sont [ainsi] marquées par les opérations de rénovation de la capitale. Elles touchent en particulier les XII^e, XIII^e, XIV^e, XV^e et XX^e arrondissements. [...]. [La rénovation parisienne] aboutit à la construction de tours, d'édifices de grande hauteur, à l'instar des immeubles de bureaux dans les quartiers de la Défense ou de Montparnasse (la tour Montparnasse que défend, en 1966, le Premier ministre) [...]. Dans la mesure où elle permet un gain de logements, cette forme architecturale n'est alors guère remise en cause, sauf lorsqu'elle affecte le cœur historique de Paris, ce qui explique le rejet des projets présentés pour l'aménagement du secteur des Halles, tel le projet Faugeron. L'immense majorité des élus parisiens était favorable à la démolition des zones considérées comme mal occupées dans les arrondissements périphériques ; construire des immeubles de grande hauteur [...] étaient au début des années 1960, une démarche consensuelle [...] Si elles font disparaître des taudis, ces opérations de rénovation, entre 1954 et 1975, provoquent une diminution de la population parisienne. Selon une étude de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), la ville a perdu 20 % de ses habitants. »

Virginie Picon-Lefebvre, « L'aménagement des lieux d'habitat », in Mathieu Flonneau, Pascal Geneste, Philippe Nivet et Emilie Willaert, *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou*, Paris, Somogy éditions d'art, 2010, pp. 58-61

Document 3 : extrait de l'entretien au *Monde* de Georges Pompidou sur les questions d'urbanisme à Paris (17 octobre 1972)

***Le Monde* — Paris se renouvelle – certains disent « se détruit » – du fait de constructions nouvelles qui altèrent fatalement son caractère. Comment concilier le dynamisme de la nouveauté et la nécessité de sauver le meilleur du Paris ancien, par définition irremplaçable ?**

Georges Pompidou — La question n'est pas d'aujourd'hui ! [...] On ne peut pas se figer dans le passé. Paris n'est pas une ville morte, ce n'est pas un musée à entretenir. Les bâtisseurs – de Louis XIV à Haussmann – ont détruit encore plus qu'ils n'ont construit. Le Moyen-Âge romain a bâti ses églises, la Renaissance ses palais, avec les pierres des monuments antiques. Je n'en fais pas un modèle à suivre, loin de là. J'ai même regretté la destruction du viaduc d'Auteuil ! Mais partons du principe qu'il faut accepter la nouveauté et simplement chercher à ce qu'elle soit belle et ne soit pas une copie d'ancien.

Quant au Paris historique, nous avons une conception différente de ces grandes époques que j'évoquais. Nous sommes des conservateurs de civilisation. La difficulté est d'être en même temps des créateurs. C'est pourquoi, bien entendu, il faut préserver le Paris historique. Je m'intéresse autant à la rénovation du Marais qu'à La Défense. Mais il faut aussi construire et pas seulement à des fins pratiques. Je n'y vis pas de contradiction. Il faut noter toutefois que c'est une attitude tout à fait nouvelle dans l'histoire des villes, et à laquelle les esprits ont du mal à s'habituer. »

Georges Pompidou, « Déclaration sur l'art et l'architecture », entretien avec Jacques Michel, *Le Monde*, 17 octobre 1972, Institut Georges Pompidou [en ligne] disponible sur : <https://www.georges-pompidou.org/georges-pompidou/portail-archives/declarations-lart-larchitecture-monde-17-octobre-1972>

Document 4 : discours du ministre chargé des Affaires culturelles, André Malraux, en juillet 1962 à l'Assemblée nationale pour défendre le projet de loi sur la protection du patrimoine

« Au siècle dernier, le patrimoine historique de chaque nation était constitué par un ensemble de monuments. Le monument, l'édifice, était protégé comme une statue ou un tableau. L'État le protégeait en tant qu'ouvrage majeur d'une époque, en tant que chef-d'œuvre.

Mais les nations ne sont plus seulement sensibles aux chefs-d'œuvre, elles le sont devenues à la seule présence de leur passé. Ici est le point décisif : elles ont découvert que l'âme de ce passé n'est pas faite que de chefs-d'œuvre, qu'en architecture un chef-d'œuvre isolé risque d'être un chef-d'œuvre mort ; que si le palais de Versailles, la cathédrale de Chartres appartiennent aux plus nobles songes des hommes, ce palais et cette cathédrale entourés de gratte-ciel n'appartiendraient qu'à l'archéologie ; que si nous laissons détruire ces vieux quais de la Seine semblables à des lithographies romantiques, il semblerait que nous chassions de Paris le génie de Daumier et l'ombre de Baudelaire.

Or sur la plupart de ces quais au-delà de Notre-Dame ne figure aucun monument illustre, leurs maisons n'ont de valeur qu'en fonction de l'ensemble auquel elles appartiennent. Ils sont les décors privilégiés d'un rêve que Paris dispensa au monde, et nous voulons protéger ces décors à l'égal de nos monuments. C'est relativement facile. L'initiative privée est en train de transformer en appartements de luxe les modestes appartements des quais anciens. Juste à temps, car la façade intacte d'une maison ancienne appartient à l'art, mais l'intérieur intact de la même maison appartient au musée ou au taudis, et plus souvent au taudis qu'au musée.

Sauvegarder un quartier ancien, c'est donc à la fois en préserver l'extérieur et en moderniser l'intérieur, et pas nécessairement au bénéfice du luxe, puisqu'un certain nombre de maisons restaurées de l'îlot rive gauche sont destinées aux étudiants.

Une opération de restauration consiste à conserver au quartier considéré son style propre, tout en transformant les aménagements internes des édifices de façon à rendre l'habitat moderne et confortable. La restauration concilie deux impératifs qui pouvaient paraître jusque-là opposés : conserver notre patrimoine architectural et historique et améliorer les conditions de vie et de travail des Français.

L'un ou l'autre peut sembler simple, l'un et l'autre s'avèrent peut-être assez difficiles. La loi qui vous est proposée tend à appliquer systématiquement à ce patrimoine la méthode que l'initiative privée a employée avec succès dans quelques secteurs choisis.

Encore ne s'agit-il pas seulement de sauvegarder, mais aussi de sauver, car la plupart des maisons démolies ou, dans les campagnes, abandonnées le sont pour cause d'ancienneté. Or, s'il est raisonnable de démolir telles sinistres rues du XIX^e siècle pour les remplacer par des H.L.M., il est déraisonnable de traiter de la même façon les rues de la Renaissance ou du XVII^e siècle

Mais, à l'échelle du pays, l'initiative privée devient secondaire, sinon négligeable. Les problèmes posés par le quartier du Marais, plus encore par celui de la Balance, à Avignon, par tant d'autres, le montrent de reste. [...]

Elle suppose d'abord une collaboration entre l'État et les municipalités qui sont également intéressées à son succès. C'est à mon département, en relation avec celui de mon collègue de la construction, qu'il appartient de choisir les lieux qui appellent son application. Ce choix est établi après consultation de spécialistes. Il peut advenir que la restauration doive être écartée, par exemple si le délabrement du quartier la rendait irréalisable. La destruction et la reconstruction s'imposeraient alors.

Il peut advenir aussi que la restauration se montre beaucoup plus coûteuse que la reconstruction, ou inversement. Les secteurs sauvegardés choisis, il convient de fixer le programme à suivre établi lui aussi après consultation des spécialistes. [...]

Pour l'exécution, le premier rôle revient à la ville intéressée. C'est sa municipalité qui choisit les moyens d'exécuter la restauration préalablement définie. La ville peut agir directement en régie. Elle peut provoquer la constitution d'associations syndicales de propriétaire. Elle peut enfin appeler un organisme de rénovation ou le constituer. [...]

On pourrait dire : pourquoi tenir tant au passé ? Il est instructif de remarquer que personne ne l'ait dit ici, comme personne ne l'avait dit au Sénat. Car nous savons mal pourquoi nous tenons à notre passé, mais nous savons bien que nous y tenons et que toutes les nations tiennent aujourd'hui au leur, non pas lorsqu'elles y sont encore enrobées – elles aspirent alors à le détruire – mais lorsqu'elles se réclament passionnément de l'avenir. C'est au nom de l'avenir qu'un tel projet de loi eût été combattu naguère : « Vivez avec votre temps, eût-on dit, et construisez des gratte-ciel au lieu de restaurer des maisons anciennes ».

André Malraux, « Intervention à l'Assemblée nationale, séance du 23 juillet 1962 », intervention au cours de la discussion du projet de loi adopté par le Sénat relatif à la protection du patrimoine artistique et esthétique de la France. *Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Assemblée nationale* [Paris], n° 67 AN, 24 juillet 1962, p. 2775-2780.

Document 5 : photos du quartier du Marais dans la première moitié du XX^e siècle

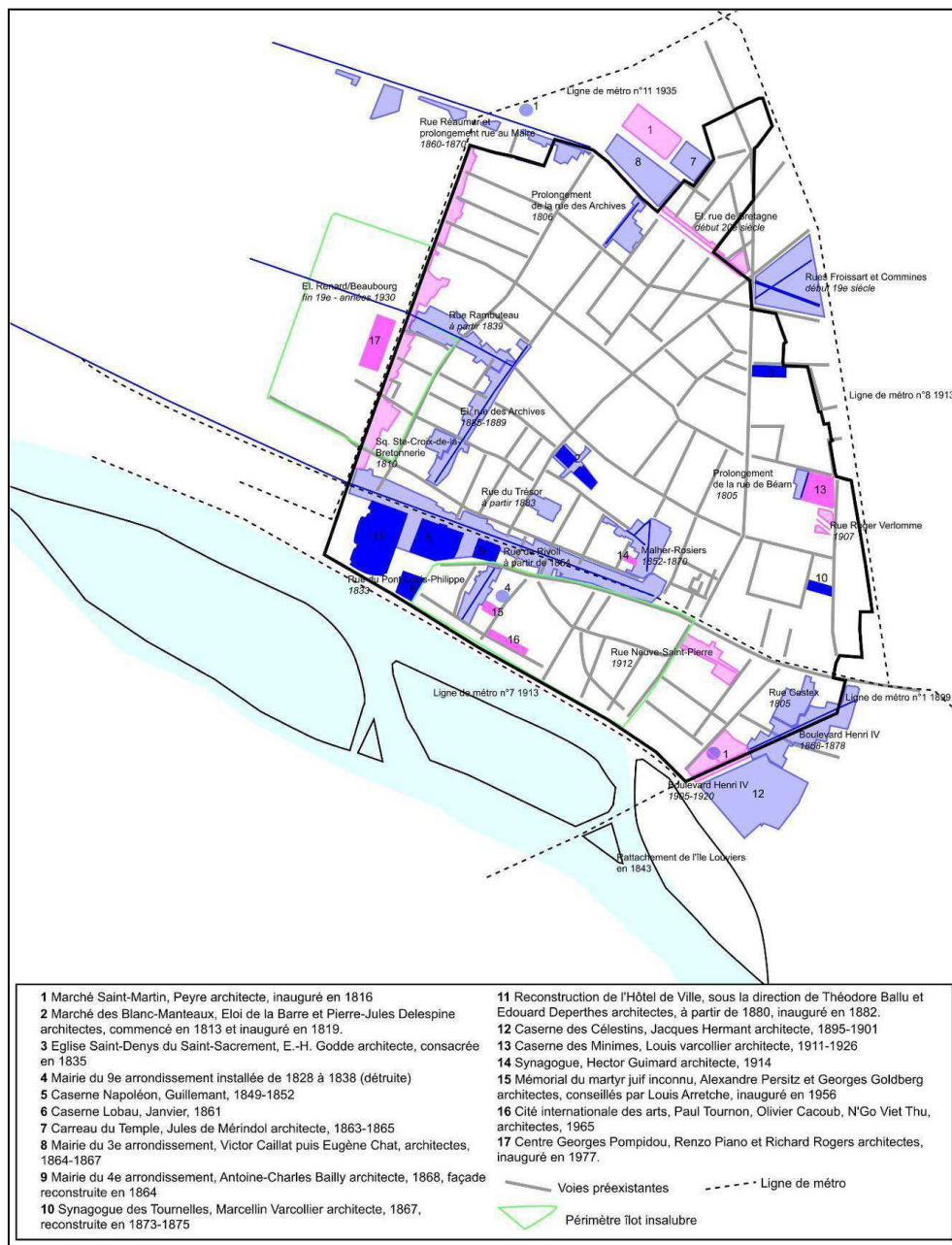
Bibliothèque patrimoniale de la Ville de Paris, consultation en ligne de photos patrimoniales

- Photo « homme dans une cour intérieure » : https://bibliotheques-specialisees.paris.fr/ark:/73873/pf0001672897/0010/v0001.simple.highlight=quartier%20du%20Marais.selectedTab=other_docs
- Photo « Hôtel des ambassadeurs de Hollande, rue Vieille du Temple » : <https://bibliotheques-specialisees.paris.fr/ark:/73873/pf0001822892/v0001.simple.selectedTab=record>
- Photo « rue Vieille du Temple » : https://bibliotheques-specialisees.paris.fr/ark:/73873/pf0001672897/0030/v0001.simple.highlight=quartier%20du%20Marais.selectedTab=other_docs

Document 6 : le quartier du Marais du XIX^e siècle aux années 1960

« le Marais en cartes de l'Antiquité à nos jours » dans *Plan de sauvegarde et de mise en valeur de Paris, le Marais, rapport de présentation*, octobre 2013, Direction régionale de Affaires culturelles d'Ile-de-France, ville de Paris [en ligne], **disponible sur** : <https://cdn.paris.fr/paris/2020/02/26/d64db758b8b033d6a54cfa8cf0ced2e6.pdf>

NB : Le plan permet une localisation des principales rues et des édifices construits à partir du XIX^e siècle, les couleurs ne sont pas explicitées dans la légende mais cela ne pose pas de problème quant à l'utilisation du document.



Document 7 : le plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) du Marais dans les années 1960 et 1970

« La loi du 4 août 1962 sur les secteurs sauvegardés, dont l'objectif est la protection et la mise en valeur d'ensembles urbains étendus est particulièrement adaptée aux quartiers centraux parisiens densément bâtis, présentant un patrimoine majeur et particulièrement dégradés.

C'est dans ce contexte qu'un premier secteur sauvegardé, portant sur le Marais, est créé par arrêté interministériel du 21 décembre 1964, à la suite d'une délibération du Conseil municipal du 26 mars 1964, et avec l'avis favorable de la Commission nationale des secteurs sauvegardés.

Ce premier secteur est très limité en taille, il s'agissait de mettre en place un secteur opérationnel et expérimental. Il portait sur un groupe limité d'îlots, compris entre la rue de Turenne et la rue Vielle du Temple.

Par arrêté du 16 avril 1965, consécutif à la délibération du conseil de Paris du 26 novembre 1964, il a été étendu au périmètre actuel, soit une superficie de 126 hectares, se déployant de la place de la Bastille à l'est, à la place de l'hôtel de Ville à l'ouest, et de la Seine au sud au quartier du Temple au nord. Son élaboration est confiée par le ministère des affaires culturelles et le ministère de l'équipement aux architectes Arretche, Vitry et Marot [...].

Le premier projet, soumis au conseil de Paris en 1969, est le plus vaste et le plus complexe « Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur » de France, selon la terminologie en vigueur à l'époque. [...] Après l'enquête publique, et bien que non approuvé, il a constitué un guide pour les modifications architecturales du quartier, et un catalyseur majeur du renouveau du Marais. [...]

Si les orientations du plan constituaient un cadre pour l'évolution des îlots, elles se sont avérées quasiment impossibles à mettre en œuvre car elles ne prenaient pas en compte la structure parcellaire très morcelée et le nombre très important des propriétaires. Il s'agissait d'une vision idéale de la ville, traitée comme un immense monument par des architectes dont le métier de base était la restauration des édifices majeurs. [...]

Sur les 126 hectares du secteur sauvegardé, 10 devaient faire l'objet d'opérations de renouvellement urbain, qui ne pouvaient être menées à bien qu'avec un engagement direct de la puissance publique. Se posait aussi le problème du relogement des habitants et de la délocalisation des activités.

Ce manque de prise en compte des réalités socio-économiques de la ville dans ce projet idéal a conduit le conseil de Paris à ne considérer ce plan comme applicable que dans « son intention et ses principes généraux », et à exprimer le vœu que des propositions destinées à assurer l'amélioration des logements, à maintenir l'équilibre humain, social et économique du quartier soient faites. Il convenait aussi d'établir, pour chaque opération envisagée, un plan de relogement. En somme, le conseil de Paris souhaite qu'un véritable travail d'urbanisme soit réalisé, prenant en compte toutes les composantes de la ville, ce plan ne représentant qu'une image idéale. [...]

Après 1973 et le premier choc pétrolier, l'artisanat est en crise, la désindustrialisation du textile et de la confection est amorcée, les métiers du métal et du meuble sont en difficulté. La grande mutation du Marais est amorcée et sera dès lors, inéluctable.

La nouvelle version du PSMV, [de 1977], plus raisonnable, réduit les curetages et les opérations de renouvellement urbain, supprime les élargissements de voies encore en vigueur, remplacés dans certains cas, par des passages sous arcades dans les bâtiments existants. [...] En 1978, la ville de Paris a affirmé sa volonté d'assurer un meilleur maintien des activités artisanales et industrielles que ne le prévoyait le plan. Les études se sont donc attachées à mieux adapter les règles architecturales aux spécificités du tissu du Marais [...].»

Plan de sauvegarde et de mise en valeur de Paris, le Marais, rapport de présentation, octobre 2013, Direction régionale de Affaires culturelles d'Ile-de-France, ville de Paris [en ligne], disponible sur : <https://cdn.paris.fr/paris/2020/02/26/c3d83eb83e9ff14550de6331f4bc07d7.pdf>

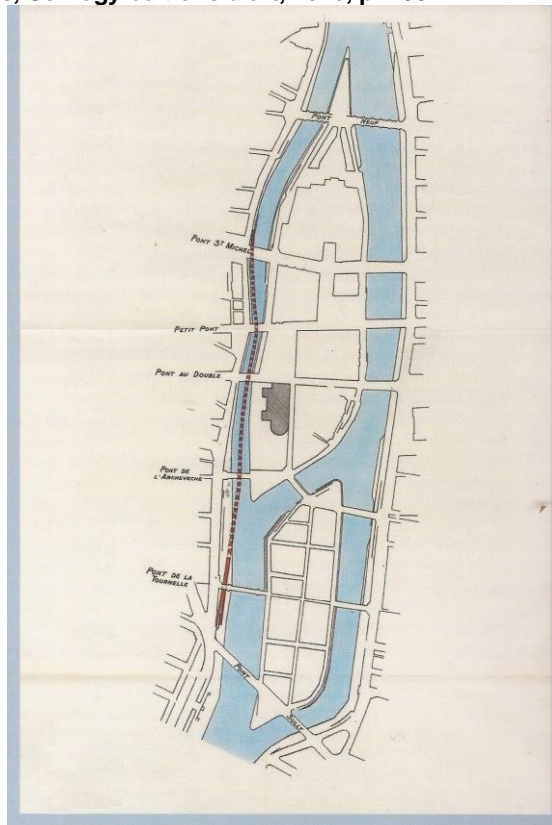
Document 8: « Les voies sur berge à Paris en 1967 : L'autoroute express » (12'32)

Archive INA [en ligne] disponible sur : <https://www.youtube.com/watch?v=iyhxzTAiMXI&list=PLzs-pn-JJ8DUBovAqIilQ21Njdphpx0on&index=19>



Document 9 : plan de la future Voie express rive gauche

Source : Mathieu Flonneau, « Georges Pompidou, les problèmes grand-parisien de circulation et l'émergence d'un automobilisme raisonné », in Mathieu Flonneau, Pascal Geneste, Philippe Nivet et Emilie Willaert, *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou*, Paris, Somogy éditions d'art, 2010, p. 166



Document 10 : manifestation contre le projet de Voie express rive gauche



Le 12 juin 1972, des riverains manifestent contre la volonté de Georges Pompidou, devenu président, de construire une nouvelle voie express sur la rive gauche de la Seine. Le projet est abandonné par son successeur à l'Élysée, Valéry Giscard d'Estaing. (JEAN-PIERRE DEFAIL / RAPHO)

Source : *Le Monde.fr* [en ligne] disponible sur : https://www.lemonde.fr/m-actu/article/2018/04/20/voies-sur-berge-parisiennes-la-saga-d-un-dossier-sensible_5288280_4497186.html

Documents 11 (A et B) : des débats houleux sur le projet de Voie express rive gauche

Le document A est la réponse de Georges Pompidou aux responsables de l'Association pour la défense et la mise en valeur du site de Notre-Dame, opposés au projet de Voie express rive gauche. Le document B est un résumé de la situation, non daté, mais très probablement écrit par l'Association au début de l'année 1973 à des fins internes.

<p>A. « Le président de la République Paris, le 8 décembre 1972 Cher Monsieur, La lettre collective que vous m'avez fait parvenir a retenu toute mon attention, par son texte plus que par les signatures, dont je sais trop comment on les recueille. En tous cas, chacun peut se rassurer. La voie sur berge sera de toute manière en souterrain dans toute la partie essentielle, entre le pont Sully et la place Saint-Michel ainsi que devant l'Institut. Elle permettra, non de défigurer, mais d'améliorer les quais de Seine aux abords de Notre-Dame. J'ai quelque raison de le savoir, ayant sous les yeux, quand il m'arrive d'aller quai de Béthune, le spectacle désolant des berges transformées en fourrière pour les voitures enlevées par la police. De même, elle permettra la réalisation, dont j'ai décidé le principe il y a plusieurs années avec André Malraux, du projet Le Vau devant l'Institut. Je suis prêt à envisager toutes les améliorations possibles. Mais je ne crois pas qu'il faille se laisser prendre à une campagne de presse orientée en faveur d'un projet à double tunnel, qui a l'inconvénient de rétrécir encore la largeur de la Seine devant</p>	<p>Notre-Dame sans aucun avantage esthétique – les deux projets s'étant sur ce point épaulés mutuellement au point de se confondre –, et qui, sur le plan de la circulation, serait un désastre réagissant sur l'environnement, par le bruit en particulier. L'idée de la circulation réduite est illusoire : je suis un partisan convaincu des voies réservées aux piétons et je regrette que les autorités parisiennes soient trop timides à cet égard. Mais il n'y a pas de milieu. La circulation soi-disant réservée aux riverains aboutit à un désordre inexprimable et à un surcroît de trafic dans un concert de Klaxon, comme l'ont prouvé surabondamment les tentatives faites dans l'Île Saint-Louis. Je ne puis vous dissimuler que je suis blasé. Pour la rive droite, j'ai connu les mêmes errements. On proteste, on conteste, on manifeste. Qui oserait dire aujourd'hui qu'on a défiguré le site ? De toute manière, soyez sûr que je veillerai avec un soin jaloux à la sauvegarde d'un quartier que, jusqu'à nouvel ordre, l'université a seule systématiquement enlaidi, ce qui devrait rendre certains plus discrets. Croyez, cher Monsieur, à l'expression de mes sentiments de haute considération. Georges Pompidou »</p>
---	---

<p>B. Qui <i>pousse</i> si fort à la réalisation de la voie express ? Avant tout, avec obstination, Pompidou : En 1967 Premier ministre inaugurant la V. E. rive droite : « Cet ouvrage appelle son complément naturel... » 1970 Président : « Il faut adapter Paris à l'automobile et renoncer à un certain esthétisme. » 1971 « La Voie express rive droite a déjà rendu de grands services... Elle a acheminé 13 millions de voitures... » (Chiffre qui ne veut rien dire.) 1972 Les trois maquettes lui sont</p>	<p>présentées : il fait un choix et entend qu'on le suive. « J'ai choisi. » 1973 Admonestation, à un déjeuner, des ténors de l'UDR qui bloquent l'évolution (Rocher, La Malène). Pourquoi ? Un désir (cf. Tours de la Défense) d'être un prophète de l'esthétisme : – La ville est faite pour être vue de la voiture (scénographie moderne). – Les échangeurs seront les monuments historiques de demain. – Une complaisance de « bon paysan » : « Que voulez-vous, le Français aime sa bagnole. » « Au volant, le Français est bête.</p>	<p>Il lui faut des choix simples : des autoroutes... » – Le lobby voiture : La presse spécialisée <i>L'Équipe</i>, qui écrivait le 9 novembre 1973 : « On voit mal pourquoi créer au détriment de l'automobiliste des jardins là où il n'y en a jamais eu... », qui voit avec crainte la fin des grands travaux de voirie et qui craint que l'on étrangle la voiture par le stationnement payant. – Les forcenés de la Préfecture de Police : « Faut que ça roule », qui n'ont jamais rien compris, et Herzog : « Tout petit, je rêvais de faire des routes. »</p>
--	---	--

Source : Mathieu Flonneau, « Georges Pompidou, les problèmes grand-parisien de circulation et l'émergence d'un automobilisme raisonné », in Mathieu Flonneau, Pascal Geneste, Philippe Nivet et Emilie Willaert, *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou*, Paris, Somogy éditions d'art, 2010, p. 167

Document 12 : Voies sur berge parisiennes : la saga d'un dossier sensible

« Ce 22 décembre 1967, malgré la pluie, Georges Pompidou a le sourire. Il est venu offrir aux Parisiens leur cadeau de Noël. Il monte dans un autocar escorté par des motards de la police. Le cortège suit la rive droite de la Seine. Il passe la place de la Concorde, le jardin des Tuileries, le musée du Louvre, l'Hôtel de ville.

Il s'engage dans des tunnels neufs et en ressort sur une voie sur berge spectaculaire. Bitumage, bétonnage, drainage, coffrage, ferrailage, dallage, les travaux lancés près de trois ans plus tôt ont impressionné par leur ampleur et leur rapidité.

Un symbole de modernité

Quand il descend du car, Pompidou a tenu sa promesse. On peut désormais traverser la capitale d'Ouest en Est en un quart d'heure seulement. Le premier ministre et futur président de la République vient d'inaugurer un des symboles des « Trente Glorieuses », la modernité au cœur du Paris historique. Il ne se doute pas que, dès sa mort, la « voie

express rive droite » symbolisera plutôt un urbanisme devenu fou et deviendra le prétexte de violents règlements de comptes politiques, y compris dans son propre camp.

Sur les treize kilomètres de la voie qu'il a fait construire, il n'existe qu'un seul souvenir de Pompidou. On l'a voulu discret. On finit par dénicher cette plaque à quelques centimètres du trottoir, sur le parapet de la sortie de la voie rapide à la hauteur de l'Hôtel de ville. Elle a failli ne jamais être posée.

En novembre 1974, sept mois après la mort de l'ancien chef de l'Etat, des élus de droite au Conseil de Paris proposent de rendre hommage au défunt en donnant son nom à la voie express. Il leur faut le soutien de leurs collègues centristes, qui refusent.

« Certains ont même réagi vivement devant la suggestion qui leur était faite, rapporte à l'époque *Le Monde*. Est-il bien opportun d'attirer l'attention sur la voie express au moment où l'on prétend ne plus asservir la capitale à l'automobile ? » Les éléments du débat d'aujourd'hui sont déjà posés, mêlant préoccupation pour l'environnement et stratégie politique. [...]

Le débat actuel et la réputation de bétonneur de Pompidou laissent perplexe Mathieu Flonneau. Dans son bureau de l'université Paris-I-Panthéon-Sorbonne, cet historien « *de l'automobilisme et des mobilités* », auteur de *L'Automobile au temps des Trente Glorieuses* » (Loubatières, 2016), nous attend avec une pile de documents et de photos d'époque.

Une époque de croissance économique, d'amélioration des conditions de vie et d'augmentation de l'espérance de vie. Autour de Paris, on construit un périphérique et des villes nouvelles. A l'intérieur, outre la fameuse voie express sur la rive droite, on imagine une artère du Nord au Sud, en recouvrant, pourquoi pas, le canal Saint-Martin par du bitume.

« Ces projets n'ont été décrétés fous qu'après coup, insiste Mathieu Flonneau. Pompidou est un humaniste et un professeur, et c'est lui qui a créé le ministère de l'environnement [en 1971]. Cette génération n'était pas moins préoccupée par le bien public que celle d'aujourd'hui. »

Pompidou aurait-il défiguré Paris ? Pour l'historien, cette accusation posthume est infondée : « *Avant le classement au Patrimoine mondial de l'Unesco en 1991, la Seine n'est pas regardée, sauf par les poètes. Elle est dangereuse, avec les inondations. Ses abords sont plus ou moins bien fréquentés. La Seine est d'abord utile.* »

Pompidou n'a en tout cas pas été le premier à vouloir accélérer la traversée de Paris le long de la Seine. Quand il présente son projet, plusieurs portions de voie rapide existent déjà sur la rive droite. Dès 1937, un premier passage souterrain a été construit en face de la tour Eiffel.

Une priorité nationale

Les critiques sont rares. « *L'établissement de cette transversale ne nuira en rien à l'esthétique des rives, estime alors Le Monde, notamment dans leur partie terminale à partir de l'Hôtel de ville, où existent des dépôts de sable, et où, plus loin, des chargements de détritiques s'opèrent.* » En février 1964, Matignon valide définitivement le projet.

[...] Dans la capitale, le conseil municipal est consulté pour le principe, mais c'est l'Etat qui décide. Il confie ses projets à une génération de technocrates aujourd'hui disparue, comme Raymond Haas-Picard, le préfet de la Seine, André Herzog, le directeur de la voirie, ou Paul Delouvrier, le directeur du district, une structure chargée d'imaginer et de construire ce qu'on appellerait de nos jours le Grand Paris.

Si l'Etat décide, c'est aussi parce que c'est lui qui paie. La facture de la voie express s'élèvera à 120 millions de francs (164 millions d'euros actuels compte tenu de l'inflation). L'Etat en réglera 80 % et la Ville seulement 20 %. Ce projet parisien est une priorité nationale.

Le conseil municipal l'examine le 26 mars 1964. La séance est agitée. « *Vives protestations* », « *violent tumulte* » et « *claquemets de pupitres* », précise le compte rendu officiel des débats. [...]

Le socialiste Pierre Giraud réclame simplement que les alentours du Louvre soient épargnés. « *Je voudrais, pour montrer que dans ce domaine je n'ai rien de réactionnaire, vous faire une proposition : pourquoi ne couvririez-vous pas purement et simplement toute la Seine, qui serait ainsi transformée en autoroute ? Et pour compléter, je vous propose même de transformer l'église métropolitaine Notre-Dame en parc de stationnement à plusieurs étages, avec installation d'un ascenseur dans les deux tours !* » [...]

Après ce grand moment de démocratie locale, le projet du gouvernement est approuvé : 44 voix pour, zéro contre, 44 abstentions. La rive droite de la Seine aura sa voie express.

Pompidou, « l'assassin de Paris »

Devenu président, Pompidou poursuit la transformation de la région parisienne. [...] Il défend sa voie express, que certains se permettent de dénigrer. Non seulement elle aurait fluidifié la circulation, mais elle offrirait « *quelques-unes des plus belles satisfactions qu'un homme puisse avoir au point de vue esthétique, comme par exemple quand il sort du tunnel devant le Louvre et qu'il débouche sur le Pont-Neuf et l'île de la Cité* ».

Conclusion du président-bâtitseur : « *Il y a un certain esthétisme auquel il faut renoncer et (...) ce n'est pas parce qu'on empêcherait les voitures de circuler qu'on rendrait Paris plus beau. 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, à condition que les automobilistes veuillent bien se discipliner.* » [...]

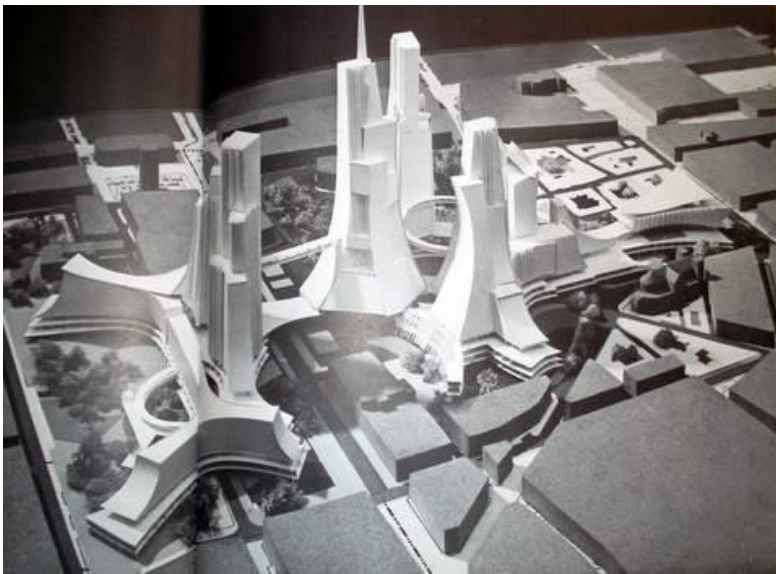
Le président veut désormais une voie express sur la rive gauche, au pied de Notre-Dame. Mais de ce côté-ci du fleuve, il y a des riverains et des associations, bien décidés à se faire entendre. En juin 1972, on manifeste ainsi sur les bords du fleuve en criant « *Des goujons, pas de goudron !* »

[...] En 1971, le Conseil de Paris n'approuve le nouveau projet qu'à une voix de majorité seulement. « *La voiture, ça pue, ça pollue, ça rend con* », résume le candidat écologiste René Dumont lors de la campagne présidentielle qui suit la mort de Pompidou, en 1974. Ce n'est pas le vocabulaire du nouveau locataire de l'Elysée, mais Giscard s'empresse d'abandonner le projet de voie express sur la rive gauche. Les mentalités ont changé. La crise économique qui s'amorce rend de toute façon difficile le financement de tels projets. La réputation de Pompidou est faite. L'ancien dirigeant restera associé à *L'Assassinat de Paris*, titre du livre publié en 1977 par un de ses anciens camarades de khâgne, l'historien Louis Chevalier. »

François Krug, « *Voies sur berge parisiennes : la saga d'un dossier sensible* », *Le Monde*, 20 avril 2018, [en ligne], disponible sur : https://www.lemonde.fr/m-actu/article/2018/04/20/voies-sur-berge-parisiennes-la-saga-d-un-dossier-sensible_5288280_4497186.html

Document 13 : le projet pour les Halles de l'architecte Jean Faugeron abandonné

En 1959, il est décidé que les Halles de Paris, le marché de vente en gros, déménage à Rungis et la Villette (prévu initialement en 1966, le transfert a lieu finalement en 1969). Dès 1963, le préfet propose la rénovation du site. Un pré-concours est lancé en 1967 pour imaginer le nouvel urbanisme du quartier. L'architecte Jean Faugeron, considéré comme un architecte très novateur, s'illustre alors avec un projet de tours culminant à plus de 200 m. Le projet est refusé par le Conseil de Paris en 1968.



Source : Dossiers d'œuvres de la direction de l'Architecture et de l'Urbanisme (DAU), Jean Faugeron, architecte. Projet pour les Halles, Paris : vue de la maquette, n.d. (cliché Philippe Martin-Mayeur). (Objet DAU-0-FAUJE. Dossier 133 lfa 1011/2. Doc. DN-20-07-11-03).

Document 14 : affiche de l'association « Les Halles aux Parisiens » en 1971

**PARISIENS
SAUVEZ LES HALLES
EXIGEZ :**

- un vrai jardin *...à la place de béton et de bureaux*
- Le maintien des habitants du quartier *...au lieu d'immeubles de luxe*
- Une vaste maison de la culture *...à la place d'un forum des technocrates*
- Des animations et des loisirs *...à la place de tranchées géantes*
- Une solution rapide, simple, humaine *...au lieu de 20 ans de travaux qu'on ne veut pas définir*

SAUVEZ PARIS!

N'acceptez pas que le cœur de votre ville cesse de battre sous la pioche des démolisseurs et des spéculateurs!

Il faut sauver les PAVILLONS DE BALTARD et le QUARTIER DES HALLES, contre la décision de la majorité d'un conseil de Paris que vous n'avez pas élu pour cela

DEJA 100.000 SIGNATURES

Envoyez votre adhésion au Comité « LES HALLES AUX PARISIENS », 119 rue Saint-Denis, Paris-1^{er}

Document 15 : « Démolition des Pavillons Baltard aux Halles »

A partir de 1971, les pavillons des Halles, construits par l'architecte Victor Baltard (sous le Second Empire) sont détruits. Un des pavillons, le n°8, est néanmoins conservé et transféré à Nogent-sur-Marne.

Vidéo INA de 1971, 03'03 [en ligne], consultable sur <https://www.ina.fr/ina-eclaire-actu/1971-dans-le-paris-un-peu-vide-des-vacances-la-demolition-des-halles>



Démolition des Pavillons Baltard aux Halles - 1971 - 03:03 - vidéo

Document 16 : Paris entre modernisation et préservation du patrimoine [regard d'un spécialiste, Simon Texier, professeur d'histoire de l'art à l'université de Picardie Jules-Verne]

« La création d'un chef-d'œuvre de l'architecture métallique du XX^e siècle a-t-elle racheté la destruction de l'une des pièces maîtresses de la construction métallique du XIX^e siècle ? On ne peut écarter cette image, même purement symbolique. Toutefois, l'opposition entre un président bâtisseur et le complice d'une modernisation aveugle du centre parisien est-elle historiquement pertinente ? Elle mérite au moins, d'être soulevée et modérée ; comment, en effet, passer sous silence la vision patrimoniale de Georges Pompidou, alors même que sa présidence a été marquée, pour Paris, par l'un des épisodes les plus traumatisants en la matière ? [...]

L'affaire des Halles en dit au fond davantage sur un système, un moment – un tournant dans l'histoire patrimoniale de la France contemporaine –, que sur l'action ou l'inaction d'un président. La protection du patrimoine (ancien et moderne), dans la dynamique des procédures engagées sous le ministère d'André Malraux, ne peut alors se comprendre que comme le pendant d'une politique de modernisation [...]. En cela, Georges Pompidou n'a pas été visionnaire, mais plutôt l'homme de son temps. [...]

C'est une banale tour de bureaux [à la Défense] qui [...] déclenche le scandale. Le chantier de la tour GAN inaugure en effet une seconde génération d'immeubles dans la cité d'affaires, plus hauts et plus massifs que les précédents. De fait, en juillet 1972, le public de la place de la Concorde découvre avec stupeur que les 170 mètres de sa structure émergent de l'arc de l'Étoile et entrent brutalement dans le paysage parisien ; le tour FIAT doit d'ailleurs renchéir avec 190 mètres prévus [...]. Et tandis que Paul Delouvrier voit dans les tours de la Défense « un jaillissement monumental, une explosion de vie », le ministre de l'Économie et des Finances, Valéry Giscard d'Estaing, demande au Premier ministre un abaissement des tours à 100 mètres, soit la hauteur de la plupart des tours parisiennes élevées jusqu'alors. [...]

[...] Conscient que les enjeux financiers de la Défense étaient trop importants pour renoncer à son développement, le président Pompidou, était à cet égard, plaide René Galy-Dejean, « déjà un peu dans le XXI^e siècle ». De fait, par-delà l'intermède giscardien – le nouveau Président met un terme provisoire à la construction des tours dans Paris –, les années 2000 marqueront la montée en puissance de la Défense avec les projets des tours Phare et Signal [...]. »

Simon Texier, « Georges Pompidou, architecture et Paris », in Mathieu Flonneau, Pascal Geneste, Philippe Nivet et Emilie Willaert, *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou*, Paris, Somogy éditions d'art, 2010

Document 17 : Extrait de l'entretien au *Monde* de Georges Pompidou sur les questions d'urbanisme à Paris (17 octobre 1972)

« Le Monde — Monsieur le Président, la polémique sur les tours de la Défense aura joué le rôle d'un révélateur en matière d'architecture et posé la question de la qualité du cadre de vie. Comment expliquer que tant de dérogations au plan initialement adopté aient abouti à compromettre une perspective architecturale unique qui va du Carrousel des Tuileries à la Défense ? [...] »

Georges Pompidou — [...] Il y a dans la première question un risque de malentendu qui tient au mot dérogation et que je voudrais dissiper. Toute construction est en France soumise à des règles extraordinairement strictes et compliquées, trop, selon moi, mais qui ont été édictées et multipliées dans les meilleures intentions. Il s'ensuit que pratiquement rien d'important ne peut être édifié sans quelque

dérogation à telle ou telle de ces règles. De plus, une fois un permis accordé, on passe à la réalisation et toujours – je dis toujours – apparaissent des difficultés qui nécessitent une « dérogation » aux conditions initiales du permis.

Le mot dérogation signifie simplement « modification », et quiconque s'est fait construire, fût-ce une petite maison, sait qu'il n'y a pas d'exemple que quelque modification ne se soit révélée nécessaire en cours de route.

Même si, dans bien des cas, des dérogations ont pu être accordées pour de mauvais motifs, j'en suis, hélas ! convaincu, éliminons le côté suspect dans le cas de la Défense. Cela, pour une bonne raison : c'est que la Défense est une opération sans équivalent, montée par les pouvoirs publics, qui a été entreprise je crois en 1956, a depuis été poursuivie par tous les gouvernements et confiée à un haut fonctionnaire dont nul ne discute que je sache l'honorabilité, le dynamisme et l'obstination. Mais elle n'allait pas de soi : au départ personne ne voulait aller à la Défense, et nous ne sommes pas du tout dans le cas du promoteur qui cherche à obtenir un permis pour un projet qu'il a conçu. L'éloignement, l'environnement, l'incertitude sur la construction du RER, tout détournait les entreprises de s'y installer. Loin d'avoir à résister à des pressions, c'est l'organisme public qui cherchait des clients. Aujourd'hui encore, il serait très facile d'en perdre ou de ne plus en trouver suffisamment. Et si l'on exigeait des hauteurs inférieures, ou même des démolitions partielles, c'est l'organisme public qui se trouverait en déficit et finalement le contribuable qui paierait. Voilà ce que je tenais à préciser. J'ajoute qu'on ne peut affirmer que ce sont les dérogations qui ont « compromis une perspective architecturale unique ». Rien ne prouve que le plan initial aurait été meilleur. Ce qu'il faut c'est se demander : la Défense, telle qu'elle se présente actuellement, telle qu'elle évoluera encore d'ailleurs, compromet-elle cette perspective dont vous parlez ?

Et là, je suis obligé de relever une inexactitude dans les termes de la première question. Il n'y a jamais eu de perspective « du Carrousel et des Tuileries à la Défense ». Il y avait une perspective du Carrousel à l'Arc de Triomphe. Au-delà c'était le vide, une avenue très large, mais sans finalité ni architecturale ni esthétique. Personne ne s'est jamais arrêté sous l'Arc de Triomphe pour contempler l'avenue de la Grande Armée, l'avenue de Neuilly et les immeubles en pitoyable état qui recouvraient les terrains actuels de la Défense. Du Carrousel, des Tuileries, on contemplait les Champs-Élysées et leur perspective fermée par l'arc de Triomphe. Voilà la vérité.

La question est alors de savoir ce que l'on devait faire entre l'Arc et la place de la Défense. On pouvait imaginer un parti classique d'immeubles d'habitation et de bureaux de moyenne hauteur. Je ne sais si, pratiquement, on aurait pu mettre cette opération sur pied. Mais il faut admettre que c'eût été un renoncement architectural. La perspective Carrousel-Arc eût été intacte. Au-delà, c'eût été la médiocrité : des maisons succédant à des maisons, sans aucune tentative ni d'urbanisme novateur ni de création architecturale. L'idée

de créer un quartier d'affaires, un centre où se regrouperaient les sièges sociaux des grandes entreprises, était une idée liée à l'effort général de faire de la France une grande puissance économique et de Paris un grand centre d'affaires. Mais cela permettait aussi de concevoir un ensemble architectural moderne tout à fait exceptionnel. C'était le but. Est-il atteint ?

J'en viens à la question des tours dans leur rapport avec la perspective historique de l'Étoile. Il est évident que le parti choisi pour l'ensemble de l'opération conduisait inévitablement à construire un grand nombre de tours. Dès lors, on objecte que cela abîme la perspective, on suggère d'éloigner les tours à gauche ou à droite de l'axe Carrousel-Étoile. Je dis franchement mon avis, qui m'a fait approuver la décision prise par le Premier ministre pour des raisons budgétaires et techniques, mais qui, dans mon esprit, est également

dictée par des raisons d'esthétique. Il ne sert à rien de déplacer quelques tours, outre qu'il me paraît ardu de vouloir le faire pour celles qui existent ou qui sont en construction. Il suffit que, sur la terrasse des Tuileries ou sur les Champs-Élysées, on s'éloigne de quelques mètres pour que, de toute manière, la silhouette des tours se profile à côté de l'Arc de Triomphe. Dès lors, j'estime qu'il y a une bonne chance pour que le résultat obtenu soit meilleur si l'Arc de Triomphe se dégage sur une forêt de tours. Rien n'est pire que cinq ou six tours essayant sans succès de se dissimuler. Ou l'on renonce aux tours, et il n'y a plus d'architecture dans un ensemble de cette importance (je reviendrai là-dessus), ou bien on les multiplie. »

Georges Pompidou, « Déclaration sur l'art et l'architecture », entretien avec Jacques Michel, *Le Monde*, 17 octobre 1972, Institut Georges Pompidou [en ligne] disponible sur : <https://www.georges-pompidou.org/georges-pompidou/portail-archives/declarations-lart-larchitecture-monde-17-octobre-1972>

Document 18 : la campagne contre les tours de la Défense

Source : Patrick Demeyer, *La Défense, Histoire et histoires*, EPAD, 1990, pp.34-35

DEBUT DE LA CAMPAGNE CONTRE LES TOURS

JUILLET 1972

A la lance thermique

“En défilant de l'Arc de Triomphe à la place de la Concorde, les militaires descendront les Champs-Élysées dans le bon sens. Mais c'est dans l'autre sens, vers l'Arc, que se tourneront les regards des parisiens : pour s'étonner de ce squelette de béton qui s'élève.” Cet extrait du Monde du 14 juillet 1972 fait partie d'un grand concert de critiques donné par la presse cet été là.

En effet, le noyau technique de la tour GAN griffait le ciel presque dans l'axe tabou qui n'était plus vierge. Pourtant, la Commission des sites avait donné son accord. Mais voilà, les tours étaient devenues un sujet de polémique qui allait alimenter l'été vide des journaux. Valéry Giscard d'Estaing, alors Ministre des Finances, enfourcha ce cheval de bataille et réclama au Premier Ministre Pierre Messmer que l'on étête cette tour, pour qu'elle ne dépasse pas 100 mètres comme les autres. Obéissant, l'EPAD fit étudier une solution de découpe du béton par un tout nouveau système : la lance thermique.

Le président Georges Pompidou décida finalement que l'on ne raccourcirait pas les tours de bureaux. Par contre, le projet Tête Défense d'Emile Aillaud qui devait fermer la perspective et certaines de ses tours du Parc firent les frais de l'opération.

Pics et gouffre

Ces tours de grande hauteur arrivèrent au plus mauvais moment. Chagrinés par la disparition des Halles, outrés par le scandale de la Villette, froissés par les tours du Front de Seine et du quartier Italie, les parisiens étaient devenus sensibles aux excès de l'immobilier.

Mais de plus, en 1972, la construction des bureaux était devenue pléthorique : de bons rendements financiers avaient

provoqué une surproduction en région parisienne.

La tour Manhattan resta désespérément vide pendant des mois et fut presque bradée à des investisseurs koweïtiens. L'EPAD traversa avec La Défense sa période noire. L'EPAD ne vendit presque plus rien de 1973 à 1978. L'endettement grandissait : 500 millions de francs en 1975, 678 en 1977.

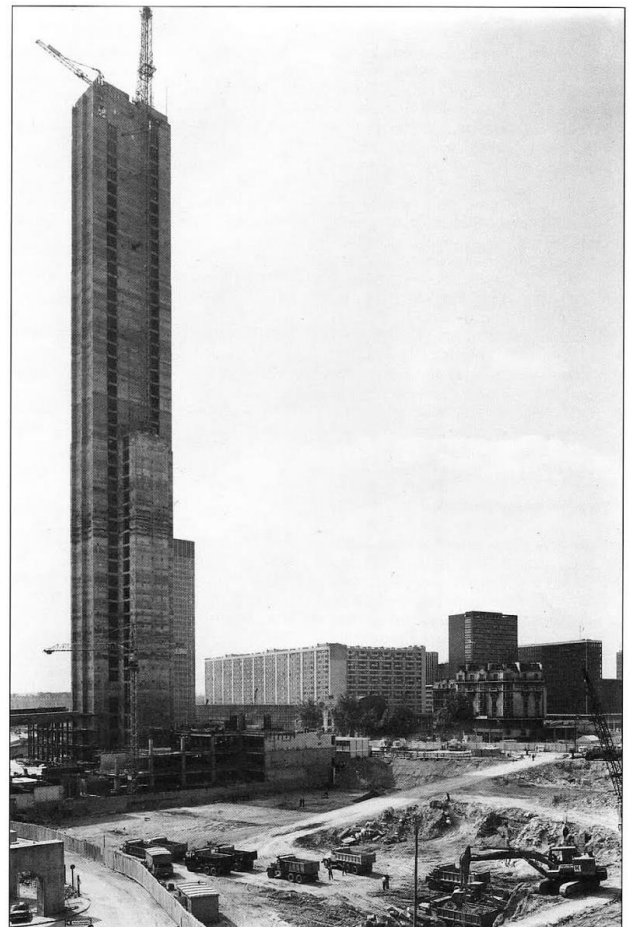
Alors, fallait-il construire des tours de grande hauteur à La Défense ?

Bourgeon de Paris

Jean Millier a eu raison de demander en 1969 le doublement du programme qui autorisa la construction des grandes tours surgies en 1972. Mais il a eu raison trop tôt : la pénurie suivit la pléthore. La Défense redémarra fort vers 1979 après une relance voulue par le Premier Ministre Raymond Barre.

Depuis, il a fallu passer des 1,5 million de m² demandés par Jean Millier à plus de 2,5 millions pour satisfaire les demandes.

... Mais, critiquées ou pas, toutes ces tours regroupées à La Défense, où auraient-elles trouvé place ? Dans un Paris engorgé et défiguré ? L'architecte Jean-Claude Bernard, Premier Grand Prix de Rome, écrivit à l'époque : “La Défense doit se voir de Paris, sans contrainte, libre, comme une énorme turgescence, montrant à tous les parisiens vivant dans un musée que Paris est encore vivant et porte ses bourgeons”.

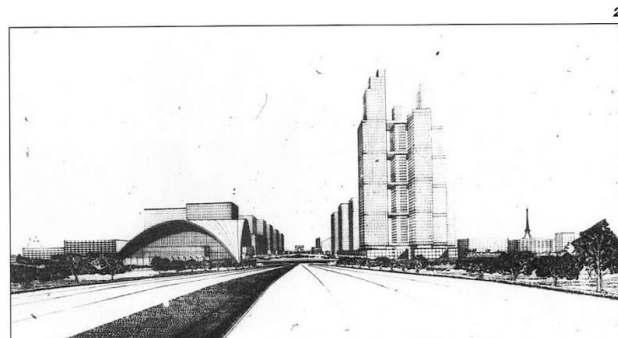
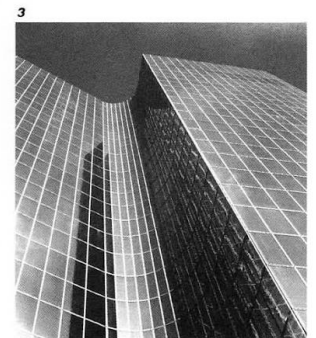


1

1 Le gratte-ciel du scandale en 1972 : la tour GAN, (44 étages) encore au stade du noyau central.

2 La Tour Zehrfuss prévue depuis 1960 avec 60 étages. Aucune récrimination ne s'éleva à l'époque...

3 La tour Manhattan resta vide pendant des mois, victime de la mévente des bureaux.



2

Document 19 : Extrait de l'entretien au Monde de Georges Pompidou sur les questions d'urbanisme à Paris (17 octobre 1972)

Le Monde — Vous avez lancé l'idée d'installer sur le plateau Beaubourg une entreprise culturelle dont on ne connaît pas d'exemple ailleurs. Quelles raisons vous ont incité à concevoir un tel centre ? Et quels buts lui assignez-vous ?

Georges Pompidou — Je voudrais passionnément, que Paris possède un centre culturel comme on a cherché à en créer aux États-Unis avec un succès jusqu'ici inégal, qui soit à la fois un musée et un centre de création, où les arts plastiques voisinent avec la musique, le cinéma, les livres, la recherche audio-visuelle, etc. Le musée ne peut être que d'art moderne, puisque nous avons le Louvre. La création, évidemment, serait moderne, et évoluerait sans cesse. La bibliothèque attirerait des milliers de lecteurs qui du même coup seraient mis en contact avec les arts. Pour la localisation, le plateau Beaubourg a été choisi uniquement parce que c'était le seul terrain disponible dans l'immédiat et que je voulais aller vite, sûr que si j'attendais, rien ne se ferait jamais. Pour le concours, nous avons eu recours à un jury composé d'architectes et d'utilisateurs universellement connus. [...] Le jury, qui, je pense, a dû inconsciemment être influencé par l'agitation créée à l'époque autour des pavillons Baltard, a manifestement rejeté tout projet qui prétendait être par lui-même un monument pour s'attacher à celui qui permettait le mieux de faciliter la communication avec le public et avec l'environnement. Par contagion, entre Beaubourg et les Halles, se créera, je l'espère, un quartier à dominante artistique et culturelle.

[...] Tout cela coûte cher, je le dis franchement. Mais sur plusieurs années, c'est finalement une goutte d'eau dans le budget de l'État, et si l'objectif est atteint, ce sera une réussite sans précédent. Mes raisons : j'aime l'art, j'aime Paris, j'aime la France. Je suis frappé du caractère conservateur du goût français, particulièrement de ce qu'on appelle l'élite, scandalisé de la politique des pouvoirs publics en matière d'art depuis un siècle, et c'est pourquoi je cherche à réagir, avec un succès mitigé. »

Georges Pompidou, « Déclaration sur l'art et l'architecture », entretien avec Jacques Michel, *Le Monde*, 17 octobre 1972, Institut Georges Pompidou [en ligne] disponible sur : <https://www.georges-pompidou.org/georges-pompidou/portail-archives/declarations-lart-larchitecture-monde-17-octobre-1972>

Document 20 : Le Centre Pompidou en construction (1976)

Source : Institut Georges Pompidou [en ligne], consultable <https://www.georges-pompidou.org/georges-pompidou/portail-archives/centre-pompidou-construction-1976>



Document 21 : Le Centre Pompidou : une inauguration et des réactions épidermiques

Source : Hélène Combis, Alisonne Sinard, « Centre Pompidou : une inauguration et des réactions épidermiques », *France culture*, 2 février 2017, article, photo, vidéo de l'INA, podcasts de *France culture* [en ligne], consultable sur <https://www.radiofrance.fr/franceculture/centre-pompidou-une-inauguration-et-des-reactions-epidermiques-3161172>

Radios ▾ L'espace musique

radiofrance

Rechercher 🔍 Bibliothèque 👤 Votre avis 📧

france culture

Grille des programmes Podcasts Fictions Documentaires Savoirs Arts et Création

ART CONTEMPORAIN

Centre Pompidou : une inauguration et des réactions épidermiques

Par Hélène Combis, Alisonne Sinard

Analyse critique de documents

Document 22 : Extrait de l'entretien au *Monde* de Georges Pompidou sur les questions d'urbanisme à Paris (17 octobre 1972)

« Le Monde — Monsieur le Président, la polémique sur les tours de la Défense aura joué le rôle d'un révélateur en matière d'architecture et posé la question de la qualité du cadre de vie. Comment expliquer que tant de dérogations au plan initialement adopté aient abouti à compromettre une perspective architecturale unique qui va du Carrousel des Tuileries à la Défense ? [...] »

Georges Pompidou — [...] On ne peut affirmer que ce sont les dérogations qui ont « compromis une perspective architecturale unique ». Rien ne prouve que le plan initial aurait été meilleur. Ce qu'il faut c'est se demander : la Défense, telle qu'elle se présente actuellement, telle qu'elle évoluera encore d'ailleurs, compromet-elle cette perspective dont vous parlez ?

Et là, je suis obligé de relever une inexactitude dans les termes [...]. Il n'y a jamais eu de perspective « du Carrousel et des Tuileries à la Défense ». Il y avait une perspective du Carrousel à l'Arc de Triomphe. Au-delà c'était le vide, une avenue très large, mais sans finalité ni architecturale ni esthétique. Personne ne s'est jamais arrêté sous l'Arc de Triomphe pour contempler l'avenue de la Grande Armée, l'avenue de Neuilly et les immeubles en pitoyable état qui recouvraient les terrains actuels de la Défense. Du Carrousel, des Tuileries, on contemplait les Champs-Élysées et leur perspective fermée par l'arc de Triomphe. Voilà la vérité.

La question est alors de savoir ce que l'on devait faire entre l'Arc et la place de la Défense. On pouvait imaginer un parti classique d'immeubles d'habitation et de bureaux de moyenne hauteur. [...] Mais il faut admettre que c'eût été un renoncement architectural. La perspective Carrousel-Arc eût été intacte. Au-delà, c'eût été la médiocrité : des maisons succédant à des maisons, sans aucune tentative ni d'urbanisme novateur ni de création architecturale. L'idée de créer un quartier d'affaires, un centre où se regrouperaient les sièges sociaux des grandes entreprises, était une idée liée à l'effort général de faire de la France une grande puissance économique et de Paris un grand centre d'affaires. Mais cela permettait aussi de concevoir un ensemble architectural moderne tout à fait exceptionnel. C'était le but. Est-il atteint ?

J'en viens à la question des tours dans leur rapport avec la perspective historique de l'Étoile. Il est évident que le parti choisi pour l'ensemble de l'opération conduisait inévitablement à construire un grand nombre de tours. [...] Dès lors, j'estime qu'il y a une bonne chance pour que le résultat obtenu soit meilleur si l'Arc de Triomphe se dégage sur une forêt de tours. Rien n'est pire que cinq ou six tours essayant sans succès de se dissimuler. Ou l'on renonce aux tours, et il n'y a plus d'architecture dans un ensemble de cette importance [...] ou bien on les multiplie. » [...]

Le Monde — Paris se renouvelle – certains disent « se détruit » – du fait de constructions nouvelles qui altèrent fatalement son caractère. Comment concilier le dynamisme de la nouveauté et la nécessité de sauver le meilleur du Paris ancien, par définition irremplaçable ?

Georges Pompidou — La question n'est pas d'aujourd'hui ! [...] On ne peut pas se figer dans le passé. Paris n'est pas une ville morte, ce n'est pas un musée à entretenir. Les bâtisseurs – de Louis XIV à Haussmann – ont détruit encore plus qu'ils n'ont construit. Le Moyen-Âge romain a bâti ses églises, la Renaissance ses palais, avec les pierres des monuments antiques. Je n'en fais pas un modèle à suivre, loin de là. J'ai même regretté la destruction du viaduc d'Auteuil ! Mais partons du principe qu'il faut accepter la nouveauté et simplement chercher à ce qu'elle soit belle et ne soit pas une copie d'ancien.

Quant au Paris historique, nous avons une conception différente de ces grandes époques que j'évoquais. Nous sommes des conservateurs de civilisation. La difficulté est d'être en même temps des créateurs. C'est pourquoi, bien entendu, il faut préserver le Paris historique. Je m'intéresse autant à la rénovation du Marais qu'à La Défense. Mais il faut aussi construire et pas seulement à des fins pratiques. Je n'y vis pas de contradiction. Il faut noter toutefois que c'est une attitude tout à fait nouvelle dans l'histoire des villes, et à laquelle les esprits ont du mal à s'habituer. »

Georges Pompidou, « Déclaration sur l'art et l'architecture », entretien avec Jacques Michel, *Le Monde*, 17 octobre 1972, Institut Georges Pompidou [en ligne] disponible sur : <https://www.georges-pompidou.org/georges-pompidou/portail-archives/declarations-lart-larchitecture-monde-17-octobre-1972>