

Efi Markou

MILITAIRES ET URBANISTES DURANT LES ANNÉES TRENTE

L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET LA MENACE AÉRIENNE

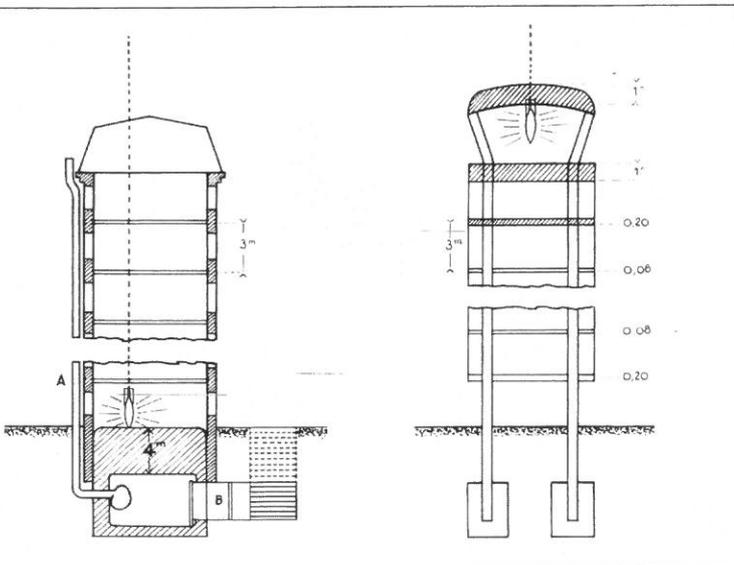
Les changements de la technologie militaire et les considérations stratégiques entraînent souvent une certaine réorganisation de l'espace. Durant l'entre-deux-guerres, la montée en puissance d'un armement nouveau, l'aviation a ainsi amené certains militaires à proposer des mesures concernant la construction des bâtiments, l'aménagement des villes, l'organisation des transports, la localisation des usines, voire «l'aménagement du pays» tout entier. Certaines de ces mesures

les industries. Ces propositions, qui sont fort différentes et sur certains points contradictoires, ont suscité l'intérêt des militaires, des hommes politiques, des journalistes mais aussi des architectes et des urbanistes. Profession jeune, institutionnalisée au cours des années 1910, et encore peu autonome par rapport à celles qui géraient traditionnellement l'espace de la ville (architectes, ingénieurs, agents municipaux...), l'urbanisme fait en effet de la décentralisation industrielle un enjeu primordial de l'aménagement des villes.

Le spectre de la guerre future

La destruction des grandes villes, et notamment de la capitale, par une «guerre aéro-chimique» aveugle visant les populations civiles est, durant l'entre-deux-guerres, une perspective qui assombrit l'imagination des Français. Si cette crainte favorise le développement des mouvements pacifistes, les débats sont intenses parmi les militaires et les responsables politiques sur le rôle de l'aviation dans la guerre future et, par conséquent, sur l'organisation militaire et la politique d'armement nécessaires. Les positions en la matière se forment entre deux conceptions extrêmes. Selon la première, soutenue plutôt par les responsables de l'armée de Terre et de la Marine, l'issue de la guerre dépendra, comme auparavant, des opérations menées au sol et sur la mer, l'aviation étant cantonnée dans un rôle auxiliaire. A l'autre bout, on trouve une thèse plus marginale, défendue par ceux qui favorisent l'indépendance de l'aviation, pour lesquels l'issue de la guerre dépendra de la maîtrise de l'air par l'aviation (Vaïsse, 1977; Vennesson, 1997).

Les militaires qui valorisent le rôle de l'aviation pensent le conflit d'avenir comme une «guerre totale». L'industrie, l'infrastructure mais également les populations des villes seront les objectifs privilégiés des bombarde-



Dessin de Le Corbusier : tour antiaérienne.

ont eu un impact considérable, telle la «décentralisation industrielle», entamée au cours des années trente en faveur de la défense nationale (Markou, 1994, p. 17-20; Baudouï, 1990, p. 80-88).

Au cours des années trente, deux militaires reconnus dans leurs domaines, l'artilleur Paul Vauthier et l'ingénieur du génie maritime Camille Rougeron, proposent de réaménager les villes et de répartir autrement

Les Annales de la recherche urbaine n° 91, 0180-930-XII-01/91/p. 18-26 © METL.

ments. Il importe désormais de gagner la guerre au-delà du champ de bataille, de frapper les lieux du pouvoir et le moral de la population ennemie, d'empêcher la production des armes et d'entraver la circulation des produits et des troupes. Il importe aussi de protéger ses propres villes, industries et voies de communication.

Le danger aérien et l'avenir du pays

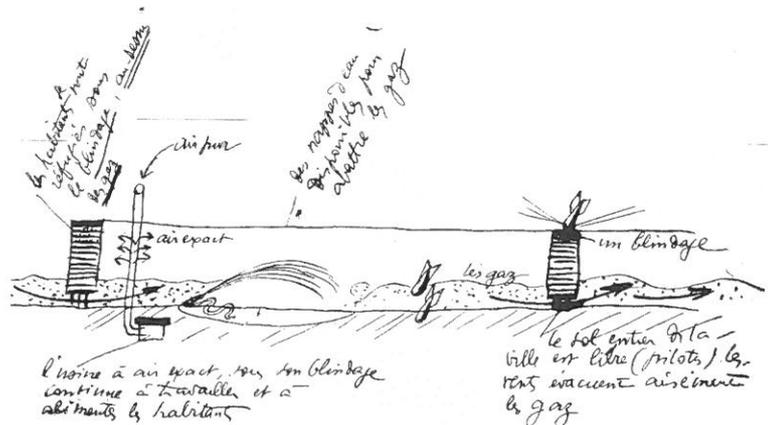
Paul Vauthier (1885-1979) présente pour la première fois ses thèses en matière d'architecture et d'urbanisme en 1930 dans son ouvrage, *Le danger aérien et l'avenir du pays* (Vauthier, 1930). Polytechnicien (promotion 1905), Vauthier s'est engagé ensuite dans l'artillerie tout en obtenant une licence en droit. Son entrée en 1909 dans la carrière militaire a coïncidé avec le développement de l'intérêt de l'artillerie pour l'aviation, moyen précieux pour l'observation des objectifs et le contrôle des tirs (Vennesson, 1997). Vauthier fait partie des premiers à pratiquer ces deux tâches. Après la Grande Guerre, ses responsabilités en matière d'aéronautique se renforcent. Affecté à l'artillerie de défense contre aéronefs (DCA), il sera bientôt nommé commandant du Centre d'études de DCA, puis directeur de sa Section technique, pour entrer en 1920 à l'état-major particulier de l'aéronautique. Quatre ans plus tard, il intègre le 3e bureau de l'état-major de l'Armée où il collabore à la mise en place du plan de défense du territoire contre les attaques aériennes. En 1927, il entre à l'état-major du général Gouraud, gouverneur militaire de Paris, chargé de la défense de la capitale¹.

Quand il publie le *Danger aérien*, le lieutenant-colonel Vauthier est donc un spécialiste, occupant des positions institutionnelles clefs en matière de défense aérienne du territoire (DAT), et bénéficiant de l'appui de hautes personnalités militaires. Deux ouvrages et plusieurs articles dans les revues militaires ont par ailleurs consolidé son autorité technique.

Son engagement dans la nouvelle arme a vite amené Vauthier à constater la supériorité des attaques aériennes face aux moyens de défense active et tout particulièrement à l'artillerie antiaérienne. Il trouve dans les conceptions du général italien Giulio Douhet (1869-1930), dont il prend connaissance en 1927, les moyens de systématiser sa croyance en la puissance de l'aviation (Vauthier, 2000). Il deviendra l'un des principaux diffuseurs de la doctrine de Douhet, largement discutée en France au cours des années trente, tout en prenant ses distances avec certaines de ses conceptions². *Le danger aérien*, en mettant l'accent sur l'efficacité de l'aviation, soutient la constitution d'une aviation militaire puissante et l'organisation d'un commandement unique des forces armées³.

Vauthier cherche à sensibiliser aussi bien les instances responsables que l'opinion publique. Il veut

convaincre de la réalité du danger, non pas pour renforcer, grâce à l'autorité d'un officier supérieur, les exigences pacifistes, mais pour stimuler la prévention. Vauthier montre dans son livre, la supériorité offensive des avions; puis, passant en revue les mesures bien connues des militaires (réseau d'alerte, moyens antiaériens actifs, défense passive), il examine les moyens qui pourraient «du moins diminuer le risque et lui retirer [à la guerre] son caractère mortel» (Vauthier, 1930, p. 75). La dernière partie du livre est consacrée à une mesure saluée par la presse de l'époque comme «entiè-



Dessin de Le Corbusier : une ville conçue pour la guerre.

rement nouvelle» (anon., 1930) : l'aménagement du pays contre le danger aérien. Le recours à l'aménagement est ainsi pour Vauthier une façon de contourner l'impuissance présumée de sa propre arme tout en répondant à sa mission professionnelle, la défense du territoire.

L'aménagement contre le danger aérien

L'ouvrage préconise une organisation systématique de l'espace qui articule trois échelles : le bâtiment, la ville, ainsi que l'aménagement des voies de communication, de l'industrie et du commerce sur l'ensemble du territoire national. L'étude des propriétés techniques des avions et des bombes d'une part, des constructions d'autre part, conduit l'auteur à préconiser la diminu-

1. Pour les éléments biographiques cf. les Notes et États des services de Vauthier dans les papiers du Maréchal Pétain déposés aux Archives nationales (cotes 2AG9 à 2AG17, notamment le dossier PP8B2) ainsi que l'article publié par son fils Hubert (Vauthier, 2000).

2. Sur la diffusion de la pensée du général Douhet en France et le rôle de Vauthier, cf. Facon, 1988.

3. Il faut rappeler que le ministère de l'Air est créé en 1928, tandis que l'armée de l'Air ne sera créée qu'en 1933.

tion de la surface bâtie ainsi que la dispersion des immeubles qui donne moins de chances à une bombe de tomber sur un immeuble que sur le sol. Les espaces libres étendus ainsi créés doivent contenir des réserves d'eau. Les bâtiments doivent être plus solides; le toit et les planchers supérieurs notamment doivent être construits en béton. L'usage des matériaux incombustibles est impératif et des abris doivent être aménagés. Afin de faciliter l'évacuation des gaz toxiques, l'auteur demande la suppression des cours intérieures des immeubles et la généralisation des rues larges au tracé régulier. Pour éviter la propagation des incendies, les bâtiments doivent ne pas se toucher et leur retrait de la bordure de la rue permettra à la circulation de continuer après l'effondrement d'un immeuble. D'autres dispositions concernent les voies de communication et les transports en commun, les gares, les halles centrales et les centrales thermiques.



Le Moyen-Âge, avec des petits moellons et sans ciment, fait son gratte-ciel.



La IIIe République enterre le gratte-ciel en l'enserrant de hautes maisons bourgeoises dressées au bord des vieilles rues : rue-corridor et désert de pierre.



Reconquérir l'air, la lumière et la verdure partout.

À l'échelle nationale, tout comme dans les villes, le principe des « zones spécialisées » selon la « fonction » (résidence, activité industrielle, administration, affaires, etc.) et séparées entre elles, permet de dissocier les cibles des bombardements : une attaque aérienne ne pourra plus ravager à la fois la population, l'administration et l'industrie. En particulier, il convient d'éloigner le gouvernement de Paris, ce qui, de surcroît, le protégera des révoltes d'une population terrorisée par les bombardements. Le paysage industriel de l'époque mérite d'être sérieusement modifié. Les industries doivent, dans la mesure du possible, être retirées des grandes agglomérations et éloignées des frontières, donc des bases d'aviation ennemies; elles seront dispersées dans le reste du territoire sous forme de zones industrielles de taille limitée.

Ce projet, dont la complète réalisation est prévue dans un délai de cent ans, bouleverse l'organisation du pays. Pour le défendre, Vauthier souligne sa profonde concordance avec les besoins en matière d'hygiène, d'habitation, de circulation, d'esthétique ainsi que de services et d'ordre publics. Les nécessités militaires s'inscrivent en effet dans un projet de réforme urbaine existant :

« De nombreux indices sont visibles d'une transformation prochaine du pays, sous l'influence de points de vue tout à fait étrangers au danger aérien. [...] Un nouveau venu, qu'on n'avait pas invité, s'est installé à la table de toutes les commissions et de tous les conseils, c'est le danger aérien. [...] Puisque le pays doit se transformer par suite des besoins nouveaux, pourquoi ne pas tenir compte des exigences du danger aérien? Ces exigences sont d'ailleurs minimales; la plupart d'entre elles sont inscrites dans les projets d'urbanisme qui n'avaient certes pas songé à cet intrus [...]. On ne relève pas de contradictions essentielles entre les nécessités d'aménagement contre le danger aérien et les autres raisons de modifier le pays » (Vauthier, 1930, p. 296-298).

En associant les intérêts de la Défense nationale à ceux de la paix, Vauthier gratifie les premiers d'une légitimation sociale plus élargie, et renforce ainsi la possibilité de mettre en œuvre ce travail de longue – et coûteuse – haleine.

Les militaires lisent les urbanistes

Protéger les villes des attaques aériennes n'est pas une idée nouvelle. Au-delà de la défense passive (abris, alerte, secours, etc.), les militaires réfléchissaient déjà dans certains pays sur l'ajustement de l'aménagement des villes au danger aérien. En France cette question n'est pas abordée en 1930, mais la nécessité stratégique de la décentralisation industrielle est acceptée par une grande partie des militaires et du monde politique. Le débat, amorcé dès la Grande Guerre, a donné lieu durant les années vingt à des actions isolées visant l'implantation des usines stratégiques loin des frontières⁴. À la même époque, le contrôle de la concentration des industries dans la région parisienne devient un objet de discussion dans ces milieux, comme en témoigne la proposition du sénateur de la Seine, Pierre Laval, de soumettre les nouvelles constructions d'usines dans la région à une autorisation administrative préalable⁵.

Le danger aérien introduit avec force la question de l'adaptation de l'aménagement du pays aux besoins de la protection antiaérienne. Son intérêt tient toutefois moins dans cette originalité qu'au fait qu'il indique clairement la source de son inspiration, en examinant longuement les conceptions – voire certains projets relatifs à la région parisienne – des architectes, hygiénistes, urbanistes, techniciens municipaux... ainsi que les travaux des principaux organismes officiels⁶.

Josef Konvitz, dans un article fondateur, a déjà montré que « les bombardements stratégiques, tels

4. Tel est le cas de la création en 1924 de l'usine d'ammoniaque synthétique à Toulouse (cf. les procès verbaux de la Commission des finances du Sénat, séances des 15 juillet 1920 à 7 décembre 1927).

5. Proposition faite lors de la séance du 5 juillet 1928 de la Commission des finances du Sénat (vol. 1928-II, p. 318).

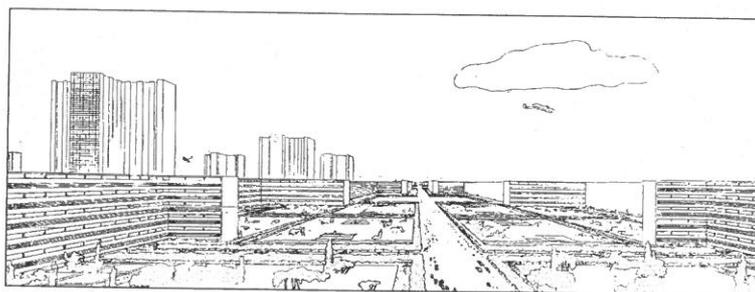
qu'ils ont fait l'objet de discussions dans l'entre-deux-guerres et tels qu'ils ont été opérés au cours de la Deuxième guerre mondiale, reposaient sur certaines hypothèses concernant la nature de la vie urbaine et le rôle des villes dans la civilisation moderne» (Konvitz, 1989, p. 823). La représentation de la guerre future, et notamment les hypothèses sur la vulnérabilité des villes et sur la capacité destructive de l'aviation, s'harmonisait avec celle de la dangerosité de la vie urbaine en temps de paix. Si la première est du ressort des militaires, la seconde a été mise en forme par les milieux de la réforme urbaine : l'affinité du diagnostic urbain, la communauté de langage, l'appropriation des préoccupations d'urbanisme (l'hygiène, la circulation, l'esthétique, etc.) et la certitude que le mélange de l'habitation et de l'industrie multiplie les risques en témoignent. L'introduction en France de la question de l'aménagement du pays en fonction de la défense nationale ne doit pas ainsi être interprétée comme une importation des « idées publiées à l'étranger », mentionnées également par Vauthier, mais comme le résultat de l'avènement à l'échelle internationale de l'idée de l'aménagement des villes. La décentralisation industrielle, quant à elle, était dès le début du siècle un des objets de l'aménagement des villes : avant d'être perçue comme nécessaire pour la défense antiaérienne, elle était pensée comme un moyen de pallier les problèmes urbains. Les militaires qui la revendiquent pour des raisons stratégiques n'hésitent pas à mentionner les bienfaits qui en résulteraient pour les villes.

La plupart des mesures prônées par *Le danger aérien*, comme la création des espaces libres, la suppression des cours intérieures, etc. figurent parmi les chevaux de bataille des urbanistes, hygiénistes et architectes. Cependant, l'auteur ne se contente pas de reprendre les revendications communes aux urbanistes ; il tranche aussi dans les débats qui les divisent. Il compare les deux « principaux systèmes d'urbanisme [...] : le système des cités-jardins et le système des zones spécialisées » et « une variante [de ce dernier,] la solution des cités-satellites » (Vauthier, 1930, p. 270)⁷. Cette mise en opposition des cités-jardins et des zones spécialisées (conceptions qui ne sont pas toujours contradictoires dans les propositions des urbanistes) schématise, dans l'esprit de l'auteur, une autre opposition, la « ville étendue en largeur » et la « ville étirée en hauteur » (Vauthier, 1930, p. 273). Il les trouve toutes deux conformes aux besoins de la défense antiaérienne, mais pour des types de villes différents. Les cités-jardins conviennent aux villages, aux bourgs et aux petites villes.

Mais on ne peut pas étendre infiniment les grandes villes : il faut les bâtir en hauteur. Les bâtiments très hauts sont en général plus pertinents car ils permettent d'aménager les étages supérieurs en « abris aériens », situés au-dessus des couches atmosphériques contami-

nées par les gaz toxiques. Les « maisons-tours » autorisent également la nécessaire dispersion des bâtiments sans réduire (voire en augmentant) la densité des habitants et la population totale des villes.

Pour aménager les grandes villes, Vauthier accorde toute sa sympathie « au système de Le Corbusier » (Vauthier, 1930, p. 273) concrétisé, dans le cas de Paris, par le Plan Voisin. Présenté en 1925, celui-ci rase toute une partie du centre de la capitale pour y



1932 : d'un coup le problème s'est éclairé : urbanisme à trois dimensions.

aménager un quartier des affaires « en maisons-tours de 220 mètres de hauteur et de 60 étages » (Vauthier, 1930, p. 268). Gardant l'essentiel de cette conception, Vauthier modifie la hauteur à la baisse : le quartier d'affaires du centre-ville comportera des maisons-tours cruciformes de trente étages, construits en « carcasse bétonnée » et séparées entre elles par de larges espaces plantés. Les quartiers résidentiels seront composés soit de maisons-tours de quinze étages soit de cités-jardins, composées de villas de deux ou trois étages pourvues d'abris. La grosse industrie sera éloignée de la ville (Vauthier, 1930, p. 289).

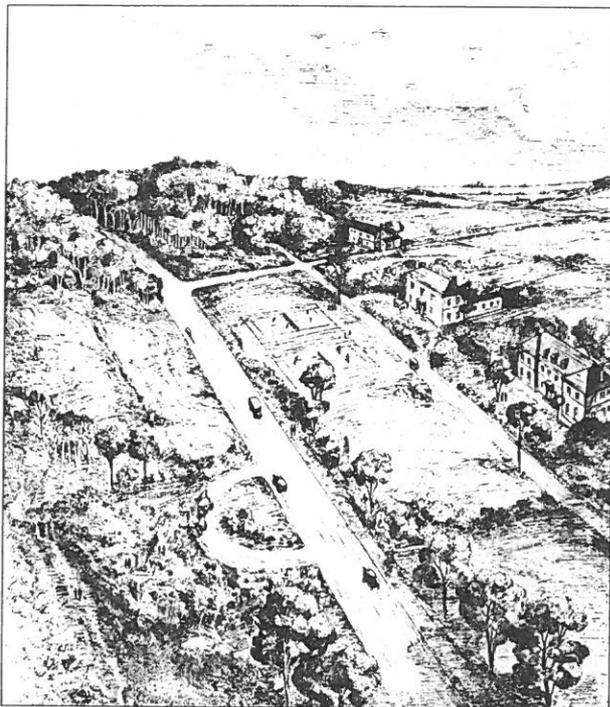
Villes-tours ou cités-jardins ?

Pour Camille Rougeron (1893-1980), c'est « la solution des « cités-jardins » opposée à celle des « villes-tours » qui peut constituer une parade à la menace aérienne

6. Au-delà de certaines propositions concernant la circulation, Vauthier examine les immeubles en gradins d'Henri Sauvage et des « maisons-tours » préconisées par Le Corbusier, Auguste Perret, Henri Coanda et J. Dupré. Il se réfère également aux propositions d'Eugène Hénard et de Louis Dausset relatives à l'aménagement des fortifications et de la zone, au concours ouvert en 1919 en vue de l'établissement du plan d'aménagement et d'extension de Paris et aux travaux du Comité supérieur d'aménagement et d'organisation de la région parisienne. Sur ces projets cf. Baudouï, 1990, p. 74-80.

7. Vauthier ne mentionne aucun projet de cités-jardins : il le considère comme un système connu, celui qui inspire le plus les urbanistes ; il faudrait sans doute y ajouter le fait que ce n'est pas le système qu'il préfère. Dans le cadre du système des zones spécialisées, il examine, outre le Plan Voisin de Le Corbusier, les études de Hénard sur la transformation de Paris et les conceptions exprimées par l'historien Albert Guérand dans un ouvrage retentissant récemment publié (Guérand, 1929). Pour les cités-satellites, il se réfère aux articles des Daniel Serruys, Henri Prost et Gabriel Brizot.

(Rougeron, 1936a, p. 670). De huit ans le cadet de Vauthier, Rougeron est lui aussi un polytechnicien (promotion 1911) mais ayant opté pour le génie maritime. Tôt dans sa carrière, il se confronte à son tour aux problèmes de l'artillerie, étant entre 1923 et 1925 ingénieur principal à la Commission d'études pratiques d'artillerie navale. Il est ensuite affecté à la construction des navires, nommé en 1929 chef de la Section des constructions neuves à Brest. Tout comme Vauthier, Rougeron constate la supériorité de l'aviation face à sa propre arme, la Marine, et s'oppose publiquement aux thèses officielles de celle-ci sur le rôle de l'aviation ainsi qu'à sa politique d'armement. Blâmé par le ministre de



La conception d'Unwin d'un « parkway » traversant un paysage ouvert en reliant des villes satellites.

la Marine, il est détaché en 1936 au Service technique du ministère de l'Air dont il assurera la direction jusqu'en 1938, année où il prend sa retraite anticipée. Il continuera sa carrière d'ingénieur dans le privé, tout en déployant une impressionnante activité de chroniqueur militaire dans la presse périodique⁸.

Rougeron aborde la question des cités-jardins dans l'ouvrage sur l'aviation de bombardement qu'il publie en 1936 (Rougeron, 1936a). Le chapitre relatif à la protection des constructions et à l'aménagement des villes est en même temps publié dans la *Revue de l'armée de l'air* (Rougeron, 1936b). Prévoyant une guerre totale, il demande, à l'instar de Vauthier, non pas seulement le renforcement de la défense passive mais une restructuration des villes fondée sur le principe de la dispersion.

En revanche, se référant explicitement au *Danger aérien*, l'auteur critique l'efficacité des « villes-tours » et plus particulièrement la protection offerte par leurs « toits bétonnés ». L'opposition à la forme urbaine s'appuie sur une opposition technique concernant l'emploi des armes, qui se redouble d'une appréciation stratégique différente. Vauthier suppose que les bombes « arrivent toujours avec une inclinaison voisine de la verticale » heurtant les bâtiments par les toits (Vauthier, 1930, p. 217) ce qui montre qu'il prévoit, d'après Douhet, que les bombardiers suivront un vol horizontal. Rougeron préconise l'emploi des appareils légers, rapides et souples susceptibles d'alterner plusieurs genres de vol ; certains d'entre eux (vol en piqué ou en cabré léger) donnent aux projectiles « des trajectoires à faible inclinaison sur l'horizontale », les faisant passer par la façade non protégée des tours (Rougeron, 1936a, p. 213), façade vulnérable par ailleurs à l'effet de souffle. Ceci n'amène pas Rougeron à recommander le renforcement de la protection des façades. Si l'on croit au principe de la lutte éternelle « entre le canon et la cuirasse », la protection n'est pas suffisante : l'aviation parviendra à y parer en augmentant sa puissance. Sans protection efficace, les tours sont condamnables par le grand nombre des personnes qu'elles abritent :

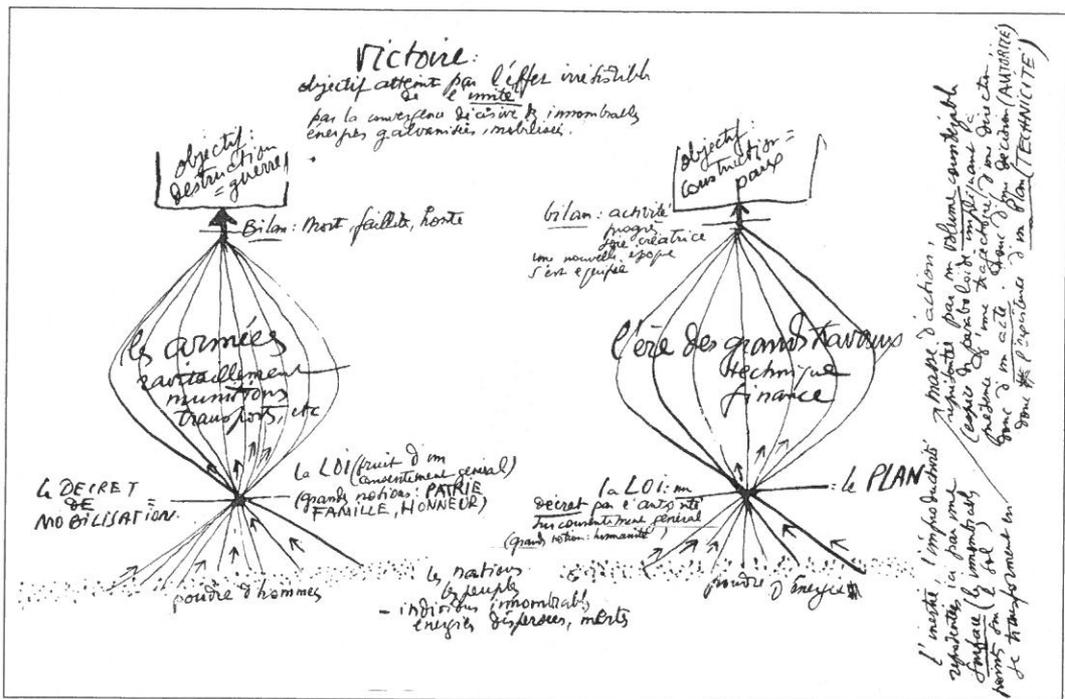
« Que neuf bombes sur dix se perdent dans les squares où seront édifiées ces tours, il n'y a pas lieu de s'en inquiéter si la dixième [...] en écrase d'un coup les 75 étages sous leur terrasse bétonnée » (Rougeron, 1936a, p. 211).

La dispersion des bâtiments doit s'accompagner de la dispersion de la population : les maisons familiales entourées de vastes jardins et réparties d'une façon homogène sur l'ensemble du territoire habitable donneront des densités très faibles. L'auteur admet que cette solution, conforme aux villes petites et moyennes, ne convient pas aux grandes villes qui obtiendraient des étendues trop importantes. Mais de telles villes ne sont pas nécessaires. La protection aérienne s'avère ainsi une arme pour combattre « l'hypertrophie » des grandes villes, et notamment de la capitale. La dissociation dans plusieurs villes des centres administratifs, industriels, commerciaux et universitaires du pays permettrait de diminuer l'importance de celle-ci.

Cette conception spatiale, justifiée par des considérations techniques, veut en fait instaurer un certain mode de vie, l'autosuffisance villageoise, faisant écho aux discours récurrents prônant le retour à la terre :

« Dans les deux hectares de cité-jardin que lui allouera une loi agraire d'inspiration militaire, chaque habitant trouvera sa nourriture, son chauffage, et l'abri en sape à double entrée pour quatre personnes où il pourra se réfu-

8. Pour les éléments biographiques cf. les *Annuaire de la Marine* et d'Abzac-Epezy, 1991.



Dessin de Le Corbusier : guerre et construction en parallèle.

gier quand les bombes dévasteront les immeubles érigés en surface» (Rougeron, 1936a, p. 218).

Ce mode de vie est soutenu par une organisation industrielle appropriée. En 1936, non loin de l'esprit de Vauthier, Rougeron préconise la «déconcentration industrielle», notamment celle de la production de guerre, par la création de centres d'importance moyenne loin des frontières et des côtes. En 1939, il approfondit sa proposition (Rougeron, 1939, p. 144-159). Le rayon d'action des avions s'étendant continuellement, l'éloignement des usines des frontières est une mesure utile, mais insuffisante. Elle doit s'accompagner d'une diminution de la taille et d'une dissociation des diverses étapes de la production dans plusieurs établissements. Plusieurs industries peuvent acquérir, sans désavantages économiques, la taille d'une «industrie familiale», tandis que «le petit atelier groupant de 10 à 50 ouvriers, s'applique à nombre de fabrications». Enfin, si dans certaines branches l'on ne peut éviter les grandes usines, il faut accepter une certaine déconcentration même au prix d'un rendement moins élevé.

Ces recommandations productives s'inscrivent dans les débats de l'époque, particulièrement intenses dans les milieux des ingénieurs, concernant l'organisation industrielle et le planisme⁹. Plus généralement, les propositions spatiales de Rougeron, tout comme celles de Vauthier, loin d'être le fruit des seules considérations techniques, s'insèrent dans les débats plus larges de l'époque et visent à soutenir, par la forme spatiale même qu'elles adoptent, un projet social et économique cohérent.

Argumentaires croisés des urbanistes et des militaires

Les urbanistes ont accueilli différemment les propositions des deux militaires. Ils se réfèrent à Vauthier en tant qu'autorité en la matière, un militaire «devenu urbaniste»¹⁰, qu'ils partagent ou non son admiration pour Le Corbusier. En revanche, les thèses de Rougeron semblent être passées inaperçues. Ceci tient à la fois à l'attitude différente des deux militaires face aux urbanistes, à la position institutionnelle clef de Vauthier, qui jusqu'en 1936, est resté le seul militaire à avoir formulé une proposition globale concernant l'aménagement des villes, et enfin, à l'état des forces, au sein du champ des urbanistes, entre les deux solutions urbaines préconisées.

Pour promouvoir ses conceptions, Vauthier dispose d'une position institutionnelle forte, qui fera défaut à Rougeron quand celui-ci, six ans après, soutiendra la thèse inverse. En particulier, Vauthier est en 1931 appelé par le maréchal Pétain, qui vient d'être nommé Inspecteur général de la Défense aérienne du territoire, pour faire partie de son état-major; il est désormais un des plus proches collaborateurs du maréchal. Quittant son poste en octobre 1933 pour suivre les cours du

9. Cf. notamment les propositions analogues qu'un autre polytechnicien, ingénieur du génie maritime, Roland Ziegel, formule à la même époque devant le groupe X-Crise (Markou, 1999).

10. Cf. la notice introduisant l'intervention de Vauthier au 5e CIAM (CIAM, 1938, p. 74). Pour les références concernant le dialogue entre Vauthier et les urbanistes cf. le tableau Vauthier et les urbanistes.

VAUTHIER ET LES URBANISTES (1930-1939)

PUBLICATIONS de VAUTHIER	INTERVENTIONS de VAUTHIER	REFERENCES à VAUTHIER
1930 • <i>Le danger aérien et l'avenir du pays</i> , Paris, Berger-Levrault	• Contact avec Le Corbusier [initiative Vauthier] Depuis, correspondance entre Vauthier et Le Corbusier	• Le Corbusier lors du 3e CIAM, Bruxelles, novembre • Id., <i>Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme</i> , Paris, Crès
1931		• Le Corbusier, « Le parcellement du sol des villes », in <i>Rationelle Bauweisen</i> , Stuttgart, Julius Hoffman Verlag [actes du 3e CIAM]*
1932 • « L'urbanisme et l'architecture devant le danger aérien », <i>L'illustration</i> , 3 décembre, p. 620-621.	• Inspection générale de la DAT, <i>Problèmes posés par l'aménagement de la région parisienne en ce qui concerne le danger aérien</i> , 18 novembre, dact. [Note au CSAORP**. Vauthier, auteur implicite]	
1933	• Conférence au CSAORP [en présence de Pétain] sur l'organisation de la région parisienne du point de vue du danger aérien, 14 mars	• Royer J., « L'habitation en hauteur et le danger aérien », <i>Urbanisme</i> , n° 16, juillet, p. 219 [sur la conférence de Vauthier au CSAORP] • Bérard A., « La défense aérienne et l'urbanisme », <i>Urbanisme</i> , n° 19, octobre, p. 305-308
1935		• Surun, <i>Note [au CSAORP] sur l'état de la question du décongestionnement de la région parisienne</i> • Le Corbusier, <i>Aircraft</i> , London, Studio • Id., <i>La ville radieuse</i> , Boulogne-sur-Seine, éd. Architecture d'aujourd'hui
1937	• Intervention au Congrès des sciences administratives, Paris, juillet [Invitation H. Puget] • Intervention au 5e CIAM, Paris, juillet.	
1938 • « L'urbanisme et l'architecture devant le danger aérien », in CIAM, <i>Logis et loisirs</i> , 5e CIAM, Boulogne-sur-Seine, éd. Architecture d'aujourd'hui, p. 74-76* [publication des actes du 5e CIAM, 1937]		• « Les projets d'aménagement des villes et des régions », <i>Urbanisme</i> , n° 67, décembre, p. 331-335 [sur le Congrès des sciences administratives]

*Je remercie Marilena Kourniati de ces renseignements. **Comité supérieur d'aménagement et d'organisation de la région parisienne.

Centre des hautes études militaires, il rejoint le Maréchal en 1936 et devient le chef de son état-major. En 1939, il accompagne Pétain en Espagne, où le maréchal est nommé ambassadeur de France auprès de Franco. Après la déclaration de la guerre, il part de sa propre initiative pour le front ; il est fait prisonnier en 1940.

Du poste de l'Inspection générale de la DAT, Vauthier participe entre 1932 et 1933 à l'élaboration des projets de défense passive et œuvre pour l'application de ses thèses. Celles-ci ne constituent pas, hormis la question de la décentralisation industrielle, un objectif primordial des militaires mais son engagement à l'Inspection le met en contact avec le très important Comité supérieur d'aménagement et d'organisation de la région parisienne (CSAORP)¹¹. La note que l'Inspection envoie au Comité reprend implicitement les propositions de Vauthier en ce qui concerne les constructions, leur groupement et « les services d'intérêt public », tout en évitant de trancher sur les points contestés (abris souterrains ou aériens, constructions

en hauteur ou en surface). En 1933, il prononce lui-même, en présence du Maréchal, une conférence devant le Comité « sur l'organisation de la région parisienne au point de vue du danger aérien ». En 1937, il intervient à deux congrès relatifs à l'architecture et l'urbanisme organisés à Paris : le 5e Congrès international d'architecture moderne (CIAM), proche des idées de Le Corbusier, et le Congrès des sciences administratives, où il est invité par Henry Puget, rapporteur général du CSAORP.

Avant de publier leurs livres, les deux militaires ne faisaient aucunement partie du milieu des urbanistes. Mis à part un petit nombre de projets qu'il étudie à la source, notamment ceux de son auteur de prédilection,

11. C'est pendant cette époque cruciale pour l'application de ces thèses que Vauthier portera ses idées en matière d'architecture et d'urbanisme auprès du public de la grande presse en publiant un article dans *L'illustration* (Vauthier, 1932). Les mesures préconisées dans cet article, les mêmes pour l'essentiel qu'en 1930, sont techniquement plus élaborées.

Le Corbusier, la documentation de Vauthier provient de la grande presse ou d'ouvrages contemporains destinés au grand public. Rougeron ne se réfère pas à des projets précis et il n'évoque aucun urbaniste ou architecte; rien ne laisse supposer qu'il a étudié à la source les débats autour de ces projets. Ces reprises profanes des débats et du langage des urbanistes indiquent la large diffusion à cette époque des préoccupations relatives à l'aménagement des villes : la rencontre des militaires avec les conceptions des urbanistes ne s'effectue pas sur le terrain des publications savantes mais bien sur celui de la vulgarisation et du grand public.

Vauthier, juste après l'achèvement de son livre, prend l'initiative de la rencontre avec les urbanistes et notamment avec celui qui tient la bonne solution, Le Corbusier (Le Corbusier, 1930, p. 190; Baudouin, 1990, p. 74-80). Ce dernier, citant le militaire dans plusieurs de ses livres, trouve en lui un appui à ses conceptions marginales au sein de la profession. Mais les propos de Vauthier, qu'il soit cité ou non, sont repris à partir de 1933, c'est-à-dire après son contact avec le Comité supérieur d'aménagement, par d'autres urbanistes. Les arguments concernant la défense nationale étant à l'époque dotés d'une efficacité décisive et précieuse, les urbanistes s'approprient l'argument du danger aérien pour doter d'une légitimation extérieure leur profession et pour promouvoir les divers objets d'urbanisme. Le livre lui-même se prête à un tel usage puisque en dépit de sa prédilection pour Le Corbusier, il y valorise les points d'accord entre les urbanistes (diminution de la surface bâtie, proscription des cours intérieures, etc.).

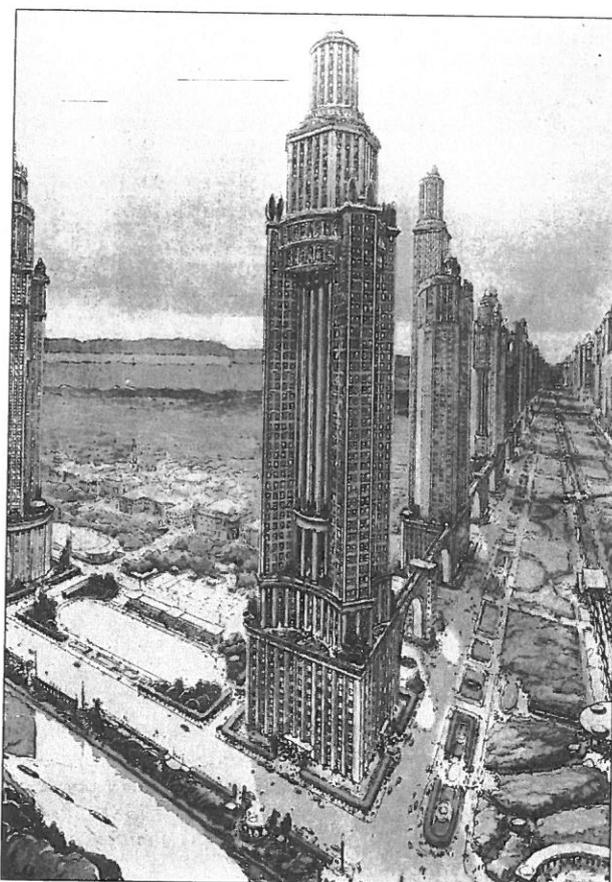
Cependant, l'article publié par l'urbaniste et architecte Henri Bahrman en 1936 dans l'organe de l'Institut d'urbanisme de l'université de Paris, *La Vie urbaine*, suggère une autre utilisation de la question de la défense nationale par les urbanistes. Cette première étude globale sur «L'urbanisme et la défense du pays», qui ne mentionne aucun nom de militaire, montre la volonté non pas de renforcer certaines de leurs propositions en utilisant l'argument de la défense nationale, mais de gérer directement la question de l'aménagement en fonction du danger aérien et d'affirmer la propre expertise des urbanistes.

Projets militaires, urbains et sociaux

Que les intérêts militaires interviennent dans la production de l'espace ne fait pas de doute. Les propositions urbaines des militaires que nous avons étudiées, opposées sur certains points essentiels, montrent cependant que cette intervention n'est pas le pur produit d'un calcul technique. Si Vauthier préfère les villes-tours et Rougeron les cités-jardins, ce n'est pas une question de goût mais à la fois de choix straté-

gique et de projet social. Les raisonnements dépendent des positions des agents qui les émettent au sein de la profession, des responsabilités exercées, ainsi que de leurs engagements institutionnels. Leurs propositions spatiales sont également conditionnées par les représentations qu'ils se font de la ville (Konvitz, 1989) et de l'objectif social qu'ils s'assignent : les villes-tours visent l'organisation des grandes villes mais aucunement leur suppression, à la différence des cités-jardins de Rougeron.

Certes, l'engagement explicite de Vauthier et de Rougeron en faveur d'un «système d'urbanisme» fut une exception chez les militaires, mais les préoccupations urbaines et, encore plus, celles concernant la localisation



L'avenue des Maisons-Tours, Auguste Perret, 1922.

industrielle existaient chez leurs collègues d'une façon plus générale. Leur engagement se manifestant avec clarté montre la prégnance et la force argumentaire de la question urbaine, mais aussi la visibilité publique des propositions émanant de la profession d'urbaniste qui en avait la charge. Dans le dialogue entre les urbanistes et les militaires, chacun des professionnels impliqués développe ses arguments en fonction de sa propre spécificité en même temps qu'il cherche une légitimation sociale chez les autres. Cette recherche de légitimation

extérieure s'organise à partir d'une hiérarchie disciplinaire conditionnée par la capacité des objectifs professionnels à s'imposer, à un moment donné, comme nécessités sociales : les militaires s'approprient les raisonnements des urbanistes car l'utilité sociale de l'amé-

nagement des villes est déjà reconnue; les urbanistes s'appuient sur les militaires à cause de la force inhérente aux arguments de la défense nationale.

Efi Markou

BIBLIOGRAPHIE

- Anon., (1930), « Le danger aérien et l'avenir du pays », *Revue des forces aériennes*, 16 novembre, p. 1372.
- Bahrmann H., (1936), « L'urbanisme et la défense du pays », *La Vie urbaine*, juillet-août, n° 34, p. 207-248.
- Baudouï R., (1990), *À l'assaut de la région parisienne. Les conditions de naissance d'une politique d'aménagement régional, 1919-1945*, Paris, École d'architecture Paris-Villemin.
- D'Abzac-Epezy C., (1991), « Camille Rougeron. Stratégie de l'aviation et de la guerre totale », *Revue historique des armées*, n° 4, décembre, p. 117-125.
- Facon P., (1988), « Douhet et sa doctrine à travers la littérature militaire et aéronautique française de l'entre-deux-guerres : une étude de perception », *Revue historique des armées*, n° 170, mars, p. 94-103.
- Guérand A., (1929), *L'avenir de Paris*, Paris, Payot.
- Konvitz J., (1989), « Représentations urbaines et bombardements stratégiques, 1914-1945 », *Annales ESC*, n° 4, juillet-août, p. 823-847.
- Le Corbusier, (1930), *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, Crès.
- Markou E., (1994), *Aux origines de la fonction « Études ». La Délégation générale à l'équipement national, la direction générale de l'urbanisme et de l'habitation (1947-1949) et les experts extérieurs*, Paris, CSU.
- Markou E., (1999), « Les villes des militaires. Danger aérien et (pro) positions sociales durant les années trente », in *Villes, espaces et territoires*. Travaux de l'EHESS, 1999, Paris, PRI Études urbaines/EHESS, p. 142-163.
- Rougeron C., (1936a), *L'aviation de bombardement*, Paris, Berger-Levrault, 2 vol.
- Rougeron C., (1936b), « Le bombardement des immeubles d'habitation », *Revue de l'armée de l'air*, n° 83, juin, p. 661-674.
- Rougeron C., (1939), *Les enseignements aériens de la guerre d'Espagne*, Paris, Berger-Levrault.
- Vauthier Lt-Col, (1930), *Le danger aérien et l'avenir du pays*, Paris, Berger-Levrault.
- Vauthier P., (1932), « L'urbanisme et l'architecture devant le danger aérien », *L'illustration*, n° 4687, 3 décembre, p. 620-621.
- Vauthier H., (2000), « Le général Paul Vauthier, 1885-1979, penseur militaire », *Revue historique des armées*, n° 218, mars, p. 113-123.
- Vaisse M., (1977), « Le procès de l'aviation de bombardement », *Revue historique des armées*, n° 2, p. 41-61.
- Vennesson P., (1997), *Les chevaliers de l'air. Aviation et conflits au XXe siècle*, Paris, Presses de Sciences Po/Fondation pour les études de Défense.

Efi Markou est doctorante à l'EHESS, associée au laboratoire Cultures et sociétés urbaines (CSU/CNRS). Sa thèse porte sur l'émergence des premières politiques de décentralisation industrielle et des discours la revendiquant au cours de la première moitié du XXe siècle. Elle a récemment publié : « Les conditions de la production des "Cartes industrielles de France" : ingénieurs et géographes (1925-1938) », in Baudelle G., Ozouf-Marignier M.-V, Robic M.-C. (2001), *Géographes en pratiques (1870-1945)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 145-158.
< efimarkou@yahoo.com >