4e Année

NUMÉRO SPÉCIAL 164-165

Octobre 1943

2 $



L'URBANISME EN INDOCHINE

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

Une salle vaste et confortable

Une projection nette et audible

Des films de choix

se trouvent au Cinéma

EDEN

à SAIGON — HANOI

HAIPHONG — PHNOM-PENH

SOCIÉTÉ FRANÇAISE
D'ENTREPRISES DE DRAGAGES
ET DE TRAVAUX PUBLICS

CIMENT ARMÉ
TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS
BATIMENTS INDUSTRIELS

SAIGON

Tél. nº 20615 R. C. Saigon 24

La question de l'Architecture a été déjà traitée dans le numéro spécial de la Revue, nº 155 du 19 août, entièrement consacré à l'Architecture en Indochine.

INDOCHINE

HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉ

4e Année - Nos 164-165 28 Octobre 1943

Édité par L'ASSOCIATION ALEXANDRE-DE-RHODES
6, Avenue Pierre-Pasquier — HANOI

Toute la correspondance, les mandats doivent être adressés à la Revue "INDOCHINE"
6, Avenue Pierre-Pasquier — HANOI

ABONNEMENT :

Indochine et France : Un an : 25 $, 6 mois : 15 $ 00
Etranger : Un an : 35 $, 6 mois : 20 $ 00

SOMMAIRE

Préface, par * * * * 1

PREMIERE PARTIE

L'URBANISME ET LES PLANS DE VILLES EN INDOCHINE, par PINEAU :

Qu'est-ce que l'Urbanisme ? 7
Les moyens de l'Urbanisme 16
L'Urbanisme aux Colonies 22
Les conditions de l'Urbanisme en Indochine 28
Les plans de villes et l'aménagement des villes indochinoises 34

DEUXIEME PARTIE

LES RÉALISATIONS :

L'aménagement de la Région Saigon-Cholon, par M. PUGNAIRE 41
Les réalisations récentes du plus grand Hanoi, par M. H. GUIRIEC 44
Les réalisations d'urbanisme à Dalat, par MM. BERJOAN et J. LAGISQUET 51
Haiphong, ville industrielle du Tonkin, par M. MERLO 57
Les travaux d'urbanisme de Nam-dinh, par M. DE PEREYRA 60
Phnom-penh, capitale du Cambodge, par M. CHAUCHON 66
Les stations d'altitude, par M. CERUTTI-MAORI 68

***

L'URBANISME DE DEMAIN, par LE CORBUSIER 74

Nous remercions bien vivement tous ceux qui ont participé, par leur collaboration active ou leur appui, à l'élaboration de ce numéro, administrateurs, architectes, dessinateurs, imprimeur, photographes.

INDOCHINE.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

PRÉFACE

URBANISME ET ARCHITECTURE EN INDOCHINE

par ★ ★ ★ ★

EST-IL besoin de rappeler tout d'abord que l'urbanisme ne constitue pas une innovation en Indochine, puisqu'il a existé en fait bien avant que ce vocable savant et relativement récent eût été inventé.

Pour s'en convaincre, il suffira de contempler Saigon, que conçurent les Amiraux il y a quelque quatre-vingts ans, et de feuilleter les vieux « Bulletins Officiels de la Cochinchine », où l'on retrouvera sans peine des arrêtés signés par l'Amiral de Lagrandière aux alentours de 1865, qui frappent de servitudes et d'alignements draconiens les immeubles existants, sous peine d'amendes sévères.

Il reste à savoir si ces hardis précurseurs de l'urbanisme indochinois devaient trouver dans ce domaine des successeurs à leur taille. A quelques exceptions près (nous songeons notamment à l'œuvre de Maurice Graffeuil à Namdinh, puis dans la capitale de l'Annam), nous ne nous hasarderons pas à répondre par l'affirmative à une telle question, encore que les grandes agglomérations de la Fédération, qu'il s'agisse de Saigon-Cholon, Hanoi, Hué ou Phnom-penh, offrent à l'heure actuelle une ordonnance générale et des perspectives dont le génie français peut à bon droit s'enorgueillir.

Il n'en reste pas moins que des erreurs graves furent commises, pour la raison bien connue qu'au cours des trente ou quarante dernières années — depuis Paul Doumer pratiquement —, les pouvoirs publics se sont trop souvent laissé glisser vers les solutions de facilité, de faiblesse ou de démagogie.

C'était là, dira-t-on — et c'est vrai —, l'image du régime d'alors, triste régime en vérité, où la politique régnait en maîtresse, et où les intérêts particuliers avaient toujours le pas sur l'intérêt général, au hasard des remous de la surenchère électorale.

C'est vers cette époque que nous vîmes fleurir dans la Métropole ces odieux « lotissements » qui dégradèrent, peut-être irrémédiablement, en même temps que la grande banlieue parisienne, tant de beaux parcs ou paysages de France. Ces entreprises, le plus souvent désastreuses pour les parties prenantes, se lançaient en général avec un grand tapage, sous le signe fraternel et égalitaire de la démocratie ; en cherchant bien cependant, on trouvait toujours, parmi les promoteurs de l'affaire, quelque grand électeur à l'affût de bénéfices substantiels.

Cette rage du lotissement rémunérateur — car, en principe, les Municipalités y trouvaient aussi leur compte — devait également sévir en Indochine. Et l'on allait voir, ici comme dans la Métropole, débiter au plus juste

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

prix des parcelles de terrain à bâtir, suivant des formules commerciales aussi alléchantes que simplistes.

⁂

L'urbanisme, hélas, s'accommode mal de cette manière d'épicerie. Il consiste, en effet, à répartir avec logique et harmonie des volumes de constructions cohérentes au milieu d'espaces non bâtis, à définir les zones distinctes auxquelles seront affectées pour le mieux les diverses catégories d'immeubles (affaires, administration, commerce, quartiers ouvriers, résidences, etc...). Il consiste aussi et surtout à respecter, en même temps que les principes immuables de l'esthétique, les règles essentielles, et immuables elles-mêmes, de l'hygiène.

Ces vérités premières furent trop longtemps perdues de vue en Indochine, pour la raison que nous avons rappelée, et si, de loin en loin, des hommes de talent comme Hébrard entrevirent et parfois tentèrent, dans leur rêve généreux, la continuation de l'œuvre des Amiraux et de celle de Doumer, leurs efforts et leurs travaux devaient, hélas ! être balayés par le flot irrésistible du scepticisme et de la démagogie qui constituaient les traits marquants de l'époque.

⁂

A cet égard, la Fédération a souffert de n'avoir pu disposer à son heure d'un homme de la trempe de Lyautey, et qui aurait vu s'ouvrir devant lui, comme le créateur du Maroc moderne eut la chance de le faire en Afrique, des possibilités d'action presque illimitées.

C'est justement, en effet, parce que notre grand Proconsul eut à créer du neuf en partant pratiquement de zéro, qu'il put réaliser, sous le signe de l'urbanisme, les remarquables ensembles qui s'appellent Rabat, Fez, Meknès, voire même Marrakech et Casablanca.

Juxtaposer sans les confondre la civilisation française et la tradition autochtone, en ce qui concerne non seulement la culture, le costume, les usages, mais aussi l'architecture et la vie elle-même, telle fut bien la grande pensée de Lyautey l'Africain. Et en contemplant ce qu'il fit au Maroc, sous l'empire de cette idée élémentaire, mais si lumineuse et si française, il est permis de se demander quelle merveille serait aujourd'hui notre Indochine, si, au lieu d'évoluer à la petite semaine vers le progrès, en matière d'urbanisme du moins, elle avait trouvé des hommes assez intelligents et assez tenaces pour lui imposer des disciplines analogues à celles qui devaient illustrer à jamais le nom de Lyautey.

⁂

Il appartenait à l'œuvre de la Révolution Nationale, et ceci en dépit des circonstances dramatiques de ces trois dernières années — les plus graves qu'ait connues l'Indochine, — et malgré aussi des difficultés sans nombre, de relancer dans la Fédération ces mêmes problèmes d'urbanisme qui avaient été laissés en sommeil pendant de longues périodes d'euphorie, où toutes les réalisations de cet ordre eussent été cependant singulièrement plus faciles et rapides.

Quelques esprits chagrins ou sceptiques, voire même certains « vieux Indochinois », enclins à dénigrer systématiquement tout ce qu'ils n'ont pas eux-mêmes vu ou conçu, ne manquèrent pas de se répandre à la cantonade en propos amers sur ce qu'ils considéraient, dans leur cristallisation irrémédiable, comme une fantaisie hors de saison.

Ces cerveaux médiocres ou bornés oubliaient que le temps marche, et ne réalisaient pas que, du train dont allaient les choses en matière d'urba-

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

nisme, au petit bonheur la chance, nous courions à grands pas vers le massacre systématique des plus belles réalisations urbaines que nous avaient laissées nos devanciers. Ils ne comprenaient pas davantage que les nécessités impérieuses du moment nous commandent un effort immédiat et accru en ce qui concerne l'équipement des villes et des centres d'estivage, et qu'il vaut mieux créer du beau et diffuser de l'hygiène que nous cantonner dans les réalisations trop souvent inharmonieuses, malsaines ou sordides des dernières décades.

***

C'est dans ces conditions que fut fondé en décembre 1940, avec des moyens modestes pour ne pas dire insignifiants, le Service Central d'Urbanisme et d'Architecture, qui, après avoir connu à ses débuts une semi-autonomie, et cherché sa voie, devait au bout de quelques mois, se voir rattacher à l'Inspection générale des Travaux publics, tout en restant sous le contrôle direct du Gouverneur Général.

Il convient de complimenter ici M. Cerutti-Maori, second Grand Prix de Rome d'Architecture, créateur et animateur de ce Service, qui se mit d'emblée à la tâche, et sut dès sa prise de fonctions suggérer des solutions harmonieuses et de grande classe, qui, une fois exécutées, demeureront en Indochine comme une preuve vivante du grand talent de leur auteur.

M. Cerutti devait trouver des collaborateurs dignes de lui en la personne de M. Pineau, l'un de nos rares techniciens indochinois de l'urbanisme, qui s'est consacré plus particulièrement à la mise au point des agglomérations du Tonkin, et de MM. Moncet et Lagisquet, auxquels nous devons la remarquable étude du Plus Grand Dalat et ses premières réalisations pratiques. En Cochinchine, M. Pugnaire, appelé plus récemment à collaborer à cette vaste action, a de son côté donné une impulsion décisive, en étroite liaison avec M. Cerutti, aux projets d'extension de la future Métropole du Sud : Saigon-Cholon-Giadinh. Enfin l'un de nos meilleurs architectes de Cochinchine, M. Chauchon, doit s'atteler incessamment au plan d'urbanisme de Phnom-penh, la capitale pleine d'avenir du Cambodge.

***

Il nous reste à dire quelques mots de l'Architecture proprement dite, cet art majeur dans lequel ont toujours excellé les grands peuples.

Il faut bien reconnaître qu'après avoir trouvé en France, tout au long des siècles, l'une de ses terres d'élection, l'architecture devait subir dans notre pays, jusqu'à la dernière guerre mondiale, une éclipse grave. Cette crise fut d'ailleurs plus ou moins générale en Europe, et même dans le monde. Trop souvent, dans cette période, l'architecture française, pour ne parler que d'elle, a glissé vers des formules internationales dont le moins qu'on pouvait dire est qu'elles n'avaient parfois plus rien de français.

Il y eut, certes, des exceptions, et même des exceptions éclatantes, particulièrement dans l'architecture monumentale, et la France peut être fière, à juste titre, de magnifiques réalisations accomplies dans ce domaine. Il faut se garder aussi de sous-estimer le rayonnement mondial des trois expositions de 1924, 1931 et 1937.

Mais notre patrimoine architectural aurait pu s'enrichir davantage, car ces œuvres, si haute que fût leur qualité, ne représentaient pas les réelles possibilités de notre pays. Elles n'étaient le fait que de quelques architectes-vedettes, de grande valeur sans doute, mais qui drainaient tous les travaux à entreprendre, et, de ce fait, empêchaient de nombreux jeunes talents de s'exprimer avec toute leur foi.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

D'autre part, l'architecture n'est pas seulement monumentale. A son domaine appartiennent également les recherches faites pour l'habitation, collective ou privée. Il faut malheureusement reconnaître qu'à ce point de vue l'ancien régime a failli à sa mission, et que les nombreux problèmes de la maison ou de l'appartement ont été à peine abordés.

L'Indochine n'était ni mieux ni plus mal partagée que la Métropole ou les autres parties de l'Empire. Et l'on n'enregistrait aucun effort sérieux, soit pour importer dans la Fédération des productions architecturales vraiment françaises, s'adaptant à des climats ou à des cadres adéquats, soit au contraire pour créer des formules typiquement indochinoises, s'inspirant de l'ambiance particulière à chacun des pays de l'Union.

Ce sera là encore l'un des mérites de la Révolution Nationale d'avoir réussi depuis trois ans à galvaniser les énergies, stimuler les imaginations, exciter les talents. La nécessité aidant, nous avons vu alors éclore en Indochine, une profusion étonnante de constructions qui font le plus grand honneur, non seulement au génie créateur de la France, mais aussi à la collaboration franco-annamite, source inépuisable d'initiatives et de progrès.

D'une part, des manifestations comme la Foire de Hanoi (1941), et surtout l'Exposition de Saigon (1942), ont marqué en Indochine un retour très net de l'architecture moderne occidentale vers le bon goût et la tendance classique.

D'autre part, les stations d'estivage de la Fédération, aussi bien à la mer qu'à la montagne, ont vu se multiplier, soit comme créations nouvelles, soit par transformations, des résidences particulières ou des hôtels s'inspirant de nos meilleures réalisations françaises.

Enfin, et c'est là peut-être la constatation la plus intéressante que nous ayons à faire à l'égard de la nouvelle architecture indochinoise, des efforts louables se poursuivent partout en vue de rapprocher les constructions nouvelles de chaque pays, sinon systématiquement, du moins occasionnellement du style traditionnel local, celui-ci se trouvant d'ailleurs, par ses origines mêmes, parfaitement adapté au climat et aux conditions locales d'existence.

Qu'il s'agisse des pays annamites, du Cambodge ou du Laos, nous assistons déjà dans ce domaine à des essais fort encourageants. Quelques édifices particulièrement réussis, ont eu à cet égard le mérite de faire figure de précurseurs. Citons notamment le Musée Blanchard-de-La-Brosse et le Monument du Souvenir à Saigon, en ce qui concerne l'art annamite ; le Musée Albert-Sarraut à Phnom-penh, pour l'art cambodgien, et le bungalow de Stung-treng, directement influencé par l'art laotien.

Ils ne sont plus seuls désormais. La Cité Universitaire de Hanoi, les maisons pour logements d'officiers dernièrement élevées dans cette même ville, l'église toute récente du cap Saint-Jacques, et enfin de nombreux édifices des dernières Foires et Expositions de Hanoi et de Saigon, sont là désormais pour attester que l'art indochinois a su donner naissance, en matière d'architecture, à une formule qui lui est propre.

* * *

Grâces soient rendues ici aux hommes de goût qui contribuèrent à rénover l'art de la construction en Indochine. Nous citerons en premier lieu M. Kruze qui, indépendamment d'heureuses créations personnelles, possède le rare mérite d'avoir réussi à former à l'Ecole des Beaux-Arts de Hanoi, avec une patience et une foi inlassables, les premières équipes de jeunes architectes indochinois, dont le talent déjà s'affirme.

Nous tenons de même à mentionner les noms de M. Veysseyre, architecte privé qui, depuis son arrivée en Indochine, a attaché son nom à tant

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

de constructions remarquables, de MM. Moncet, Mondet et Cerutti lui-même, qui ont consacré leur talent à la réalisation de nombreux édifices commandés par l'Administration.

Mais n'oublions pas de rappeler tout spécialement le Groupement des Architectes d'Indochine, présidé par M. Masson et que M. Chauchon, avec son extrême modestie, anime de sa flamme et de son expérience. Ce groupement, depuis plusieurs années, travaille en équipe dans le Sud-Indochinois suivant une formule corporative conforme aux principes essentiels de la Révolution Nationale. Il a eu aussi le rare mérite de stimuler les jeunes architectes cochinchinois, et de leur donner confiance en eux-mêmes. Nous lui devons déjà la Cité Universitaire de Hanoi, qui sera l'un des orgueils de la Fédération, et surtout la splendide réalisation de la dernière exposition de Saigon. De nombreux autres projets, auxquels travaillent les architectes de ce groupement, verront bientôt le jour ; ils sont appelés très certainement à remporter le même succès.

***

La Revue « Indochine » se devait de parler sans plus attendre de ces problèmes d'Urbanisme et d'Architecture, qui sont d'un intérêt brûlant pour l'Indochine au moment où s'élabore, ici comme ailleurs, un monde nouveau.

Nous avons voulu mettre à profit cette préface pour rappeler le rôle essentiel qu'a joué la Révolution Nationale dans l'essor remarquable de cette double activité, auquel nous assistons aujourd'hui.

Nous avons tenu de même à remercier à cette occasion tous ceux qui, dans un domaine aussi important que l'équipement et l'extension des villes modernes de la Fédération, ont le mieux compris et aidé l'action gouvernementale.

A ces auxiliaires intelligents de l'autorité, qu'ils soient connus ou ignorés, reviendra en effet le mérite d'avoir aidé les pouvoirs publics à recréer une Indochine à la fois très ancienne et très nouvelle, s'inspirant des meilleures traditions françaises et répondant aux directives lumineuses de notre Grand Maréchal.



Université Côte d'Azur. Bibliothèques

Par urbanisme, on entend l'ensemble des mesures par lesquelles une nation s'assure le rythme et la tenue de la vie moderne.

Chaque citoyen à son berceau, a droit à sa nation toute neuve, à une nation de l'époque, du jour. Il est un immigrant dans une colonie qui se doit d'être toujours nouvelle. Il est fondé d'y trouver ce qu'offre toute colonie : l'espace, l'imagination, l'espoir.

Jean GIRAUDOUX.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

L'URBANISME
ET LES PLANS DE VILLE EN INDOCHINE

par PINEAU

L'urbanisme est à l'ordre du jour depuis que l'Amiral Jean Decoux a pris en main les destinées de l'Indochine. Sous son impulsion vigilante, nos villes, négligentes malgré une législation qui datait de plus de douze ans, ont été soumises l'une après l'autre à l'obligation d'un plan d'aménagement et d'extension. Un Service Central d'Urbanisme et d'Architecture, chargé de la plupart de ces plans, élabore, malgré la faiblesse de ses moyens, ces projets considérables par leur répercussion et l'importance des travaux nécessaires pour les réaliser. Déjà, dans plusieurs villes, des quartiers nouveaux, des ensembles architecturaux comme la Cité Universitaire à Hanoi, la Cité Jean-Decoux à Dalat, s'élèvent, préludes à l'exécution de ces plans.

Toutefois, si l'on parle beaucoup d'urbanisme, il semble que le grand public n'en connaisse pas exactement l'objet et les moyens. Qu'est-ce que l'urbanisme ? Quelles nécessités soudaines poussent les municipalités, quels buts jusqu'alors ignorés ou mal discernés veulent-elles atteindre ? Quels problèmes doit-on résoudre, quelles difficultés vaincre ? Comment pourra-t-on parvenir à faire des villes de l'Indochine des cités où la vie, le travail, les loisirs seront facilités, le développement harmonieux assuré, les logements sains ? Tels sont les nombreux points que nous nous proposons d'examiner dans ces articles consacrés à l'Urbanisme en Indochine.

QU'EST-CE QUE L'URBANISME ?

Et d'abord, qu'est-ce que l'Urbanisme ? En devenant d'un usage courant dans les salles de rédaction et dans les salons de coiffure, ce mot a été employé à tant d'usages inattendus qu'il importe, dès le début, d'en donner de précises définitions. Ouvrir une voie publique, urbanisme ; entreprendre un lotissement, urbanisme ; construire des habitations à bon marché, urbanisme ; créer un square, urbanisme ; planter une avenue, urbanisme ; construire des égouts, urbanisme ; ériger une fontaine, des lampadaires, des kiosques à journaux, urbanisme encore et toujours.

Oui, sans doute, puisque tout ce qui touche à la vie et aux choses de la ville rentre dans son domaine. Mais il convient de bien distinguer entre *l'urbanisme*, science de la vie des hommes en des agglomérations urbaines, et *l'urbanisme appliqué* ou technique des plans de ville. Technique, c'est-à-dire « art utile », destinée à assurer le maximum possible de bien-être et les conditions les plus favorables, pour le travail comme pour le repos, aux sociétés qui doivent vivre dans des cités de plus en plus considérables, construites en hauteur ou démesurément étendues en surface.

La science de l'urbanisme peut demeurer dans les hauteurs sereines de la spéculation et de la recherche intellectuelles, dans le silence du cabinet des sociologues, des économistes ou des esthéticiens. Il n'en est pas de même de l'urbanisme appliqué. Celui-ci est la partie spectaculaire de cette science et c'est la raison pour laquelle le public le confond avec la science même. Il n'en connaît que « ce qui se voit », les manifestations extérieures, concrètes, les réalisations architecturales, les grands travaux. Mais l'urbanisme appliqué soulève une infinité de problèmes d'ordre politique, économique, social, financier, administratif, hygiénique, esthétique. Bien que depuis la plus haute antiquité les hommes aient construit des villes, les nôtres, par l'importance de leur population, l'ampleur des problèmes que posent l'existence de notre civilisation matérielle et celle de ces masses urbaines, sont d'une tout autre nature.

L'URBANISATION

Les villes actuelles, en effet, doivent leur origine ou leur développement prodigieux à un phénomène récent, appelé l'urbanisation. Depuis le XVIII[e] siècle et ce qu'on a appelé la révolution industrielle dans les pays de civilisation occidentale, depuis le partage du monde au XIX[e] siècle sur le reste du globe, nous assistons à un phénomène d'une importance considérable qui apparaît sous le triple aspect de l'accroissement de la population sur la terre, de l'accroissement de la population des villes, de l'accroissement de la population des grandes villes.

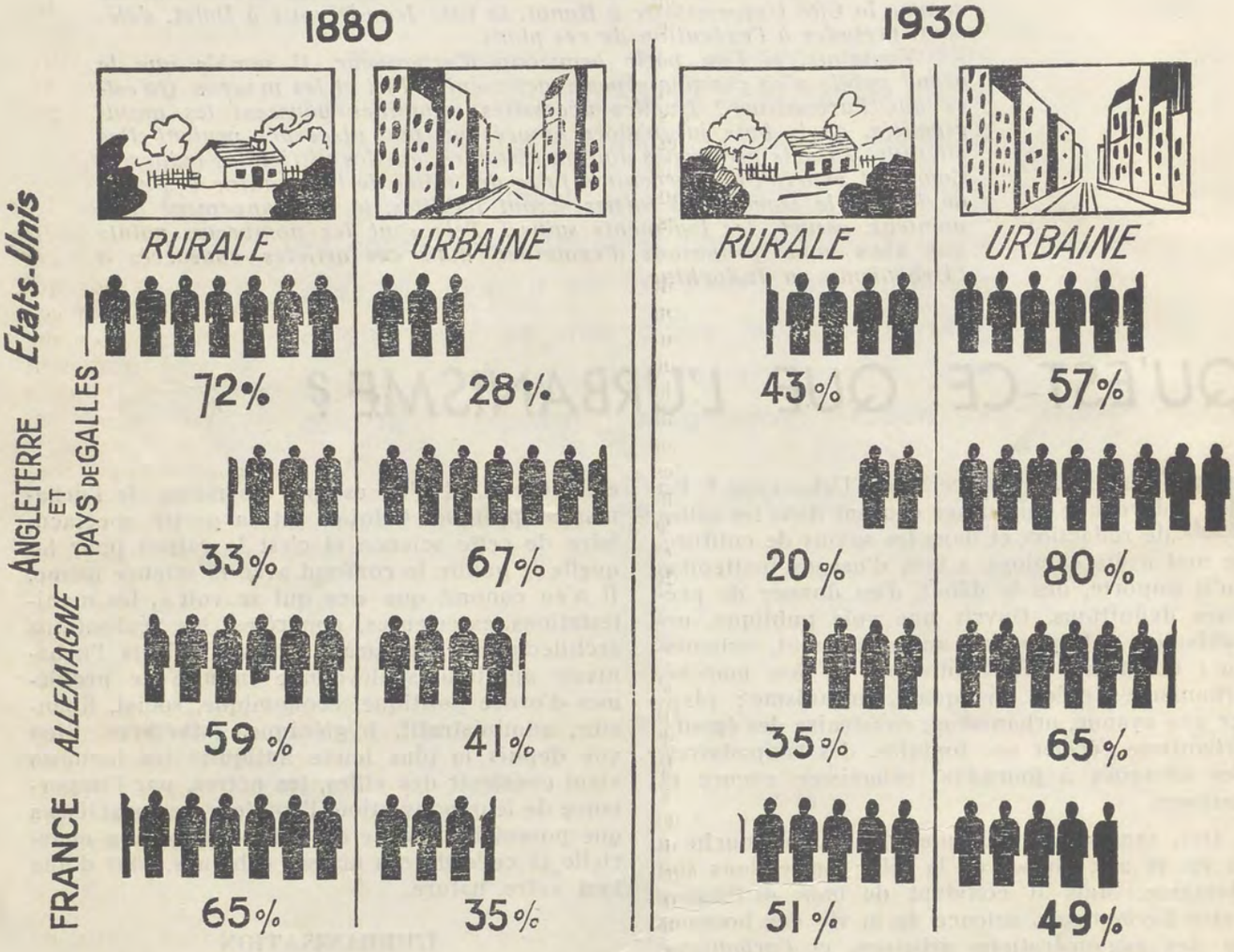
Université Côte d'Azur. Bibliothèques

Du v[e] siècle à 1800, la population de l'Europe n'avait pu dépasser le chiffre de 180 millions. De 1800 à 1914, elle s'élève brusquement à 460 millions. Il faut se souvenir qu'un tel accroissement humain n'a pu se produire sur un territoire aussi dense que par une transformation complète de l'économie, de la production et des échanges. Les conditions précaires de l'Europe en ce moment nous le rappellent durement.

Depuis que l'homme a compris que le travail en groupe était plus productif que le travail isolé ; que la division du travail, à l'échelle locale et régionale d'abord, ensuite nationale et internationale, permettait de mieux satisfaire les besoins sans cesse accrus d'une population sans cesse croissante ; enfin, que les échanges créent la richesse, les villes se sont développées à un rythme jusqu'alors inconnu. Dans les pays industrialisés de l'Europe, en Grande-Bretagne d'abord, puis en France, en Belgique, en Allemagne, plus récemment en Russie, en Pologne, le pourcentage de la population urbaine ne cesse de s'élever. Il atteignait vers 1933 : 80 % en Grande-Bretagne, 65 % en Allemagne, 50 % en France. Aux Etats-Unis, il passe de 5 % en 1790 à 56 % en 1930. On retrouve ces mêmes tendances dans des pays encore agricoles mais en voie de développement comme l'Argentine, dont la population urbaine passe de 28 % en 1869 à 60 % en 1933, l'Australie, le Canada, le Brésil, les Indes Néerlandaises. En Indochine, la population urbaine a décuplé depuis 1900. Elle dépasse actuellement 1.000.000 d'habitants.

Dans tous ces pays, le nombre des villes s'accroît considérablement. En 1820, il n'y avait aux Etats-Unis qu'une ville de plus de 100.000 habitants ; en 1930, il y en a 93 ; en 1880, 4 villes seulement de plus de 500.000 habitants, en 1930, plus de 13. En U. R. S. S., il y a en 1933 plus de 110 villes de 50.000 à 400.000 habitants.

Les villes importantes, anciennes ou nouvelles, atteignent des dimensions inconnues. De 1800 aux environs de 1930, Paris passe de 548.000 habitants à 2.900.000 ; Londres, de 950.000 à 4.600.000 ; Berlin, de 172.000 à 4.200.000 ; Rome, de 147.000 à près de 2 millions aujourd'hui ; Hambourg, de 90.000 à 1.200.000 ; Varsovie, de 63.000 à 1.150.000. New-York passe de quelques dizaines de mille habitants à près de 7 millions ; Chicago, qui n'existait pas en 1840, passe de 35.000 habitants en 1850 à 3.500.000 en 1933, soit cent fois plus ; Los Angelès, de 1.610 habitants à



Université Côte d'Azur. Bibliothèques

1.300.000 dans le même temps. Moscou atteint 3.600.000 habitants ; Shanghai, 2 millions ; Osaka, 2.450.000 ; Buenos-Ayres, 2.200.000 ; Détroit, 1.570.000 ; Melbourne, 1.030.000.

Non seulement ces villes croissent avec une telle force, mais autour d'elles, et par elles, surgissent d'autres agglomérations, aussi importantes que des grandes villes, sans solutions de continuité avec elles, et qu'on désigne sous le nom de banlieues, ou mieux, de *conurbations*. Ainsi se créent de gigantesques fourmilières humaines, s'étendant sur des espaces considérables, où vivent des millions d'âmes ; plus de 10 millions dans le district métropolitain de New-York, plus de 8 millions dans le comté de Londres, plus de 5 millions à Paris et à Tokio, plus de 4 à Berlin, à Chicago. On compte actuellement dans le monde plus de 40 conurbations semblables dépassant un million, dont un quart sont situés en Extrême-Orient.

On voit d'autre part la division du travail s'étendre aux villes. Des cités nouvelles naissent des précédentes, non plus autour d'elles, mais au bord de la mer, dans les montagnes, près des sources thermales, pour procurer aux populations urbaines, aux nouvelles classes sociales, le repos réparateur ou les loisirs nécessaires.

Tout pays dans lequel la population s'accroît à un certain rythme, que ce soit par immigration ou par natalité, doit s'attendre à voir sa population urbaine croître beaucoup plus vite que l'autre. L'Argentine, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Japon, la Pologne, en sont les exemples frappants. Il est nécessaire de bien comprendre cette liaison de l'accroissement des villes comme de l'accroissement général des grandes villes, avec l'accroissement général de la population. Nous retrouverons plus loin ce phénomène et nous verrons qu'il nous touche de près.

***

Cette urbanisation, à la fois générale et localisée, n'a pas seulement un aspect quantitatif mais encore qualitatif. Il correspond, en effet, non seulement à une transformation générale de l'économie mais encore à celle des mentalités. Un peuple, une nation, un groupe humain quel qu'il soit, dans lequel la population urbaine atteint ou tend à dépasser un certain pourcentage, acquiert irrésistiblement d'autres formes de production, des courants différents d'échanges, une autre mentalité, de nouvelles classes sociales, d'autres institutions politiques même, sous quelque nom qu'on les recouvre, que celles qu'il possédait lorsque sa population était entièrement agricole ou presque.

D'autre part, phénomène complémentaire, nous assistons aujourd'hui à ce qu'Ortega Y Gasset a appelé le phénomène de l'agglomération, du « plein ». « Les villes sont pleines de population, écrit-il, les maisons, de locataires. Les hôtels sont remplis de pensionnaires ; les trains, de voyageurs. Les salles d'attente des hôpitaux sont envahies de malades, et les spectacles regorgent de spectateurs. Les plages fourmillent de baigneurs, les stations d'altitude, d'estivants. Ce qui, autrefois, n'était jamais un problème, en devient un presque continuel aujourd'hui : trouver de la place. »

Ce phénomène n'était pas fréquent autrefois, pourquoi l'est-il aujourd'hui ? Pourquoi ces foules apparaissent-elles, sans transition, de tous côtés, et même précisément aux meilleures places, créations relativement raffinées de la culture humaine, aux places réservées auparavant à des groupes plus restreints, en somme à des minorités. C'est qu'il se poursuit dans le monde une transformation de la qualité en quantité. Or, la formation d'une foule implique une coïncidence de désirs, d'idées, de manière d'être, chez les individus qui la composent. La répercussion sur les villes est d'importance considérable. Des besoins qui autrefois étaient inconnus, ou qui, étant ceux de minorités, tenaient dans la vie des villes une place restreinte, se trouvent en occuper désormais une proportionnelle à la masse de population qui les éprouve.

***

Un phénomène qu'il faut encore noter est la transformation des idées qui agissent sur ces masses urbaines. Les changements profonds que subit le monde depuis 1914 ont aboli un passé où la tradition et les coutumes dirigeaient encore les actions des hommes et s'exprimaient dans leur manière d'agir, dans leurs besoins, dans le cadre urbain qui en résultait. Aujourd'hui, ces foules acceptent sans résistance la destruction du passé et elles ont acquis dans presque tous les pays le goût des « expériences », qu'elles soient politiques ou économiques. Elles croient aux bienfaits de la civilisation matérielle, possèdent une étonnante faculté d'adaptation aux possibilités de la technique, montrent une confiance aveugle dans les « experts », un enthousiasme pour tout ce qui est « constructif », aussi bien en politique, en économie, qu'en d'autres domaines. Et non seulement le peuple américain, célèbre par ses audaces et son goût de la nouveauté, non seulement la « vieille » Europe, mais l'U. R. S. S. immense, mais la Turquie, mais la Chine, mais le Siam, sans parler du Japon qui, en Extrême-Orient, a commencé le premier.

***

Ce long développement, qui paraît sortir du domaine de ces articles, était indispensable pour bien comprendre le cadre général, le milieu dans lequel se développent les villes d'aujourd'hui et les foules pour lesquelles elles doivent être conçues. L'ignorer nous empêcherait d'avoir la *perspective* nécessaire pour estimer l'ordre de grandeur des problèmes que posent aujourd'hui les villes dans la plupart des pays. Celles-ci se trouvent rattachés à un ensemble de conditions tout à fait indépendantes de la technique de leur aménagement. L'étude de ces conditions constitue la science de l'urbanisme, qui est la base de la technique des plans de villes, de même que la

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

technique du constructeur résulte des connaissances et des progrès de la statique et de la résistance des matériaux.

« Limiter, comme on le fait trop souvent, l'urbanisme à l'art du traceur de plans serait, écrit Marcel Poëte, livrer le destin des villes à de purs concepts linéaires qui exigent qu'ici le *civic centre* soit dessiné ou le *zoning* mette l'ordre des localisations, qu'ailleurs s'allongent les espaces de verdures du *park system*... L'urbanisme est moins simple que cela. C'est un être toujours vivant que nous avons à étudier dans son passé et dans son présent, de façon à pouvoir en discerner le degré d'évolution, *un être qui vit de la terre et sur la terre*, ce qui signifie qu'aux données historiques il faut joindre les données géographiques, géologiques et économiques. »

II

LES VILLES

Qu'est-ce qu'une ville ? Il n'existe qu'une définition administrative, statistique, de la ville. C'est le siège d'une population agglomérée de plus de 2.000 (ou 2.500) habitants. Il est superflu de montrer combien vague est cette définition. Dans notre delta tonkinois, pour prendre un exemple concret, de nombreux villages, qui ne sont et ne seront jamais des villes, dépassent de beaucoup ces chiffres. Par contre, une station d'altitude comme Dalat, avant même de les avoir atteints, ou même le Tam-dao, sont des villes, des centres urbains.

On a cherché à définir la ville par les occupations, les genres de vie des habitants ; par le statut juridique ; par la pluralité des groupes sociaux ; par la subordination du milieu physique à l'homme et de l'individu à l'intérêt collectif. « La civilisation urbaine, a écrit Pierre Lavedan, est fondée sur une double brimade imposée à la nature et à l'individu. » Pensée très juste, lourde de sens, qu'il faut retenir.

On peut dire qu'il y a ville lorsque, au nombre et à l'activité non agricole des habitants, s'ajoutent les formes de vie procurées par la technique de la construction des villes, c'est-à-dire les voies urbaines et leurs caractéristiques, les habitations collectives et individuelles, les égouts, l'adduction et l'épuration de l'eau potable, les parcs et les promenades publics ; enfin les organes caractéristiques des villes, hôtels de ville, bourses, marchés, abattoirs, hôpitaux, lycées, bibliothèques, théâtres, cinémas, gares, dont un seul ne suffirait sans doute à donner à l'agglomération le caractère urbain, mais dont les apparitions successives sont liées à la naissance et au développement de l'organisme urbain d'une façon aussi irrésistible que la formation des organes dans le fœtus humain.

Il faut aussi remarquer que la ville est caractérisée par le fait que la majorité des habitants qui la peuplent n'en sont pas originaires. Ceci a d'importantes conséquences. En même temps que la ville change de population, que celle-ci n'est plus autochtone, du moins dans sa majorité, elle change de caractère. Un autre esprit souffle sur la ville. Les transformations matérielles ne tardent pas à suivre et à exprimer les transformations morales.

LES TYPES DE VILLE

Les villes, avons-nous vu, « vivent sur la terre et de la terre ». De nombreux facteurs déterminent leur existence. Elles prennent de nombreuses formes. Elles remplissent, dans le milieu où elles vivent et dont elles vivent des fonctions diverses. Pour établir les distinctions entre elles, pour bien discerner leur nature, leur caractère, le rôle qu'elles doivent jouer dans le groupe humain dont elles dépendent, on les a classées. Soit suivant leur situation géographique ou leur site, au bord de la mer, d'un lac, d'un fleuve, dans une boucle de rivière, dans une île ou une presqu'île ; dans une vallée ou sur une acropole ; le long de routes ou de voies ferrées. On les a classées selon qu'elles se sont formées spontanément, semble-t-il, ou qu'elles sont des créations volontaires de l'homme, comme Versailles, Washington, Canberra, Aden, Singapour, Hongkong. On les a classées en villes de production et en villes de consommation. On les a classées suivant leur plan, le tracé de leurs voies, régulier ou non, concentrique ou radial, ou radio-concentrique, etc...

Ces classifications sont utiles pour leur étude et leur comparaison. Mais une ville n'appartient presque jamais à un type pur, que la classification soit morphologique, géographique ou fonctionnelle. Des fonctions multiples, des sites divers, des tracés différents peuvent fort bien se rencontrer dans la même agglomération. Le site, la fonction, le tracé, et sa propre histoire, se combinent dans une ville pour en faire un être unique qu'il faut étudier. Une ville peut, comme Buenos-Ayres, être à la fois une capitale politique, un port, une grande cité commerciale, financière et industrielle ; elle peut, comme Rio-de-Janeiro ou Athènes, s'étendre à la fois sur des sites tourmentés et des plaines. Les villes de production sont aussi des villes de consommation, et il n'existe sans doute aucune ville qui ne ferait que consommer. Même celles que les géographes ont appelé les « villes d'hôtels », produisent. A Carlsbad, à Vichy, à Vittel, on vient acheter, souvent fort cher, la santé et des forces nouvelles.

LES FONCTIONS DES VILLES

Nous touchons ici la principale raison d'être des villes, celle de remplir dans un groupe humain une fonction, d'être utiles, étant donné un certain état de la civilisation, des conditions économiques et politiques, des mœurs, de la mode même.

La géographie humaine, et ce qu'on a appelé récemment la géopolitique, nous apprennent que tout groupe humain qui vit sur un territoire s'y organise politiquement. Cette organisation, qu'elle

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

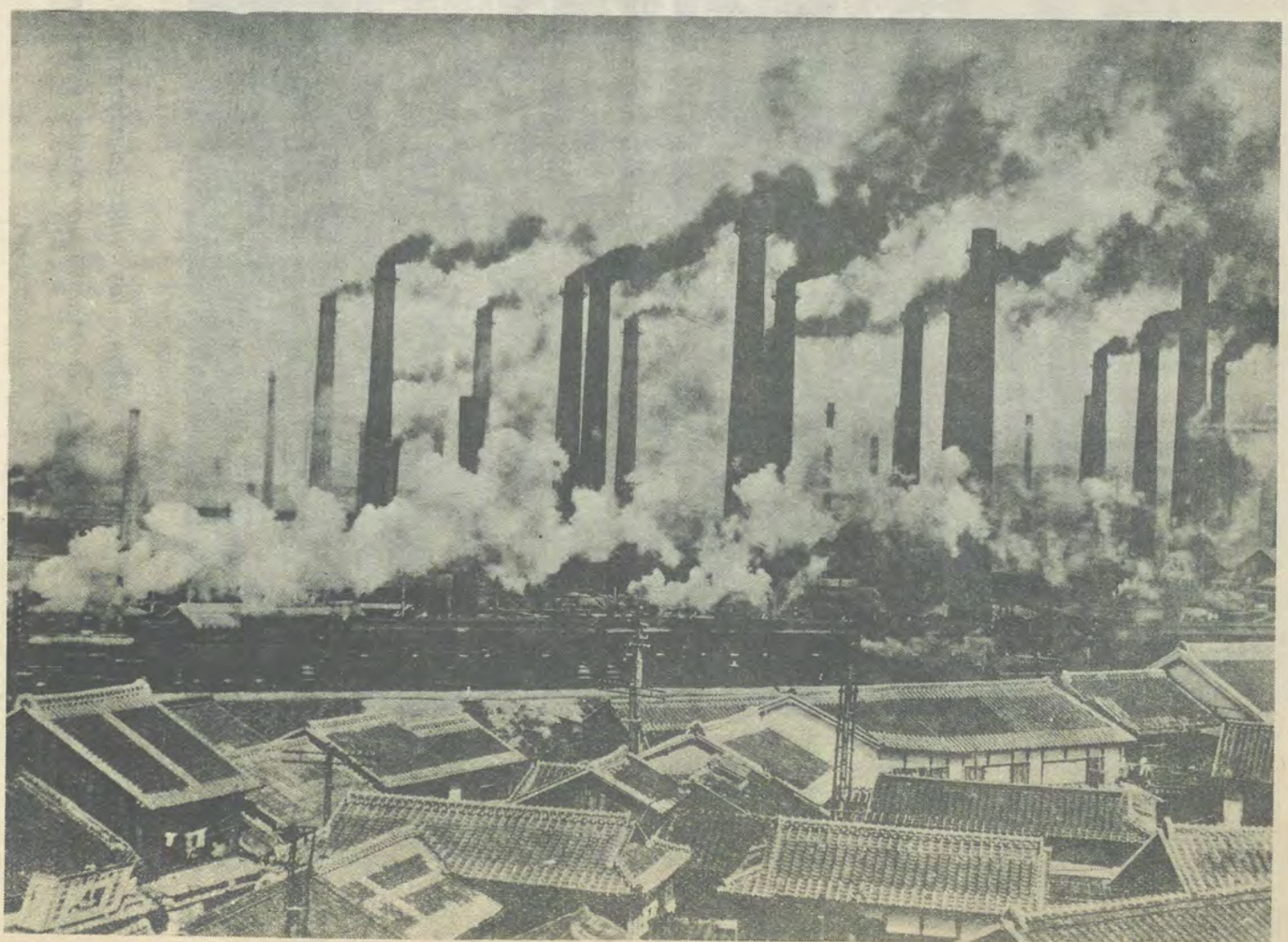
Le phénomène du plein.

« Les plages fourmillent de baigneurs... » →



« Comparez les usines d'hier et d'aujourd'hui... »

↓



Université Côte d'Azur. Bibliothèques



(Photo Aéronautique militaire)

« ... Dans les villes d'aujourd'hui, tout a besoin de plus d'espace qu'autrefois... »
Comparez, à Hanoi, la vieille ville annamite, resserrée derrière le Petit Lac, et la ville récente, au premier plan.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

naisse de la nation même ou lui vienne de l'extérieur, s'inscrit sur le territoire par tout un ensemble de choses qui permettront à la nation de vivre et de se développer. Le siège du pouvoir d'abord, les représentants ou les exécutants de ce pouvoir ensuite ; enfin, pour l'exercer sans défaillance, des liaisons rapides et sûres. On assiste ensuite à la fixation des frontières, à la délimitation très nette entre ce qui est « national » et ce qui est étranger, c'est-à-dire ce qui échappe au pouvoir, à l'organisation du groupe. C'est après cette première étape politique que survient l'organisation économique. Bien que celle-ci n'ait pas cessé d'exister, par les exigences mêmes de la population qui vit sur ce sol, cette organisation ne prend réellement la forme moderne que lorsque le pouvoir politique est assez fort pour assurer la sécurité des échanges, et leur commodité. Des liaisons de toute nature sont créées, routes, chemins de fer, lignes maritimes, aériennes, télégraphiques, téléphoniques. Une transformation s'opère sur le territoire ainsi vertébré. Des marchés s'établissent, non plus dans les villages, entre des populations de faible importance, mais entre des régions de grande étendue, de productions différentes, et pour des consommateurs de plus en plus nombreux. Ces centres d'échanges se constituent au long des grandes voies de communications, à l'endroit où les produits arrivent ou s'entreposent, où l'on change de moyens de transport. Ces marchés, ces entrepôts, donnent naissance à des villes, qui, dès leur apparition, se trouvent, par leur fonction et leur nature, différentes des villages, s'opposent à eux et à leur économie traditionnelle. Maintenant que les moyens de transport permettent de faire circuler des masses énormes de marchandises dans des conditions de rapidité, de sécurité et de bon marché naguère encore inconnues, l'économie d'échange tend à remplacer dans tous les pays l'économie fermée dans laquelle ils vivaient, certains il y a encore peu d'années.

L'emprise de la civilisation et de l'économie d'échange sur la plupart des pays du globe a eu aussi pour résultat de développer à une échelle insoupçonnée, chaque fois que les conditions étaient favorables, la production de produits agricoles, non plus comme autrefois pour la consommation locale mais pour tous les marchés du monde, l'introduction de cultures nouvelles, l'exploitation des richesses minérales, en un mot l'utilisation intensive de toutes les possibilités offertes par un territoire, son sol, son sous-sol, son climat, sa main-d'œuvre, ses capitaux.

Toute cette transformation n'aurait jamais pu se faire si des masses d'hommes n'avaient pas abandonné l'économie fermée du village, la production de ce qui était strictement nécessaire à leur subsistance, pour ne plus s'occuper que des multiples travaux qu'exigeait cette nouvelle économie. Ces masses se sont concentrées dans les villes qui ont ainsi acquis, dans le développement du pays, un rôle de direction politique et économique.

LES BESOINS URBAINS

Imaginons la vie de ces villes, où des foules sans cesse au travail vivent à un rythme bien différent de celui du village, réglé par le soleil et les saisons. Une activité continue, à peine ralentie par la nuit, leur est imposée. Ici, rien ne doit s'arrêter, sous peine de provoquer l'arrêt de tout l'organisme. Comme en un cœur immense renvoyant la vie dans toutes les directions et la recevant de partout, les trains circulent, les dépêches partent, les ordres donnés s'exécutent, les usines produisent, les marchandises s'accumulent et se distribuent, les foules sont transportées, travaillent, dorment, se livrent au sport, assistent aux spectacles.

Cette existence nouvelle a créé des besoins jusqu'alors inconnus à ceux qui vivaient dans leur village natal. Besoins de logement, de vêtements, de nourriture, d'instruction, de travail, de distractions. Et, comme l'homme est avant tout sociable, ces besoins se trouvent être ceux de l'agglomération même, ceux de la ville.

LES PROBLEMES QUE POSENT LES GRANDES AGGLOMERATIONS

L'existence de ces foules urbaines pose une quantité de problèmes de toute nature. Il faut assurer l'ordre, pourvoir à la subsistance de centaines de mille, souvent de millions d'êtres. Il faut pourvoir les villes en eau potable, en quantité suffisante, et cette consommation atteint des chiffres incroyables. Paris, par exemple, a besoin de 6 millions de mètres cubes d'eau *par jour*. Il faut avoir un réseau d'égout pour évacuer toute cette eau consommée et les matières usées. Il faut collecter les ordures, surveiller l'hygiène des individus, des logements, des denrées, des animaux. Il faut secourir les indigents, instruire l'enfance, abriter les vieillards. Il faut venir en aide aux chômeurs, leur trouver du travail. Il faut enterrer les morts, soigner les vivants, abattre des animaux, stocker des marchandises, creuser et entretenir des ports, construire des entrepôts. Il faut lutter contre les maladies dites sociales, détruire les taudis, construire des habitations à bon marché, créer des stades, des jardins, des parcs, ouvrir, entretenir, planter, éclairer les voies urbaines ; il faut transporter des foules, organiser la circulation.

Les villes se trouvent en face de problèmes qui ne sont plus seulement administratifs ou politiques, mais de plus en plus techniques, économiques, sociaux. D'autre part, tout problème urbain n'a pas un aspect uniquement administratif ou technique. Presque toujours il présente à la fois un aspect administratif, technique, financier, économique, social, et politique, souvent aussi esthétique. La solution de ce problème ne sera donc jamais absolument une solution scientifique, rationnelle, mais contingente. C'est ce qui rend si difficile la solution des problèmes urbains. Un problème technique, par exemple, ne pourra pas toujours recevoir la solution technique la meilleure parce qu'elle peut être ou la plus

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

onéreuse, ou nécessiterait des mesures dérangeant les coutumes, les habitudes d'un trop grand nombre d'habitants, ou detruirait un monument historique, on enlaidirait irrémédiablement un site.

Tous ces problèmes doivent donc être à la fois étudiés en soi et en fonction du milieu, comme du moment. Autrement dit, il faudra connaître à la fois les problèmes *de la ville,* considérée comme un organisme vivant, du point de vue général, scientifique, et les problèmes de *chaque ville,* du point de vue particulier. C'est pour cela que l'urbanisme appliqué est à la fois un art et une science.

L'ORGANISME URBAIN

Bien connaître l'organisme urbain, les lois de son évolution, c'est-à-dire les causes, les conditions de sa naissance, de son développement, de son déclin, est la base même de tout urbanisme.

Il faut considérer deux choses dans une ville : sa naissance et son développement. Une ville a besoin pour naître, de circonstances très particulières. Il faut que préexiste tout un ensemble politique et économique que nous avons déjà entrevu. Elle peut naître ou en quelque sorte se fixer sur un village présentant certains avantages, et suivre l'évolution village-bourg-ville ; ou bien être créée de toutes pièces par décision humaine. Celle-ci peut provenir de la volonté d'hommes d'Etat, ou bien de marchands, d'industriels, c'est-à-dire, en réalité, de financiers.

On a appelé les premières, villes *spontanées ;* les secondes, villes *créées.* Mais en fait, toute ville présente simultanément ces deux caractères. Il n'y a pas de ville sans part de volonté humaine, individuelle ou collective, et des villes créées voient à un moment donné leur développement dépasser cette volonté, ou être différent de celle-ci.

On n'a pas assez observé que le développement d'une chose est tout à fait distinct de sa constitution et se trouve soumis à des conditions différentes. Un château fort, une citadelle, une route, une industrie, font naître une agglomération urbaine. Mais dans son développement, le noyau primitif ne compte souvent que fort peu. Qui se souvient que Cologne ou Narbonne étaient des colonies romaines ; Liège, une villa carolingienne ; Varsovie, un siège épiscopal ; Versailles, un rendez-vous de chasse ; Corbeil, Montluçon, Vierzon, d'humbles villages ? Il nous faudra cependant rechercher les causes de ces formations et celles de ces développements. Bien que chaque ville ait sa propre histoire, on discerne vite l'action d'éléments constitutifs généraux, voie, site défensif, lieu d'échange, fonction politique, commerciale, industrielle. On s'aperçoit également qu'il y a eu des époques de floraison générale de villes, comme les Ve et VIe siècles pour la Grèce, les XVe et XVIe pour l'Europe, les XIXe et XXe dans le monde entier. Enfin, on constate que les mêmes causes ne produisent pas toujours, à des époques différentes, les mêmes effets. Tel méandre de rivière qui aurait déterminé une certaine forme de ville au XVIe siècle, est aujourd'hui facilement franchi par des ponts et n'influera pas de même manière sur le tracé des voies ; telle fortification, utilisée jadis pour un certain état de l'armement, est sans valeur aujourd'hui. On sait les importantes transformations qu'a valu aux villes du XIXe siècle le dérasement de leurs fortifications. Aujourd'hui, on peut constater celles qu'ont apporté les gares et les voies ferrées, la circulation automobile, l'aviation.

Le changement d'échelle de ces transformations doit retenir aussi notre attention. Comparez un port du XVIIIe siècle, et même du XIXe, aux installations portuaires modernes, les gares de 1900 à celles d'aujourd'hui, les fiacres de 1900 aux autobus actuels ; comparez les anciens quartiers aux centres commerciaux où s'élèvent les grands magasins, les banques, les buildings d'affaires ; les usines d'hier et celles d'aujourd'hui ; les bâtiments publics, postes, centraux téléphoniques, ministères, hôtels de villes ; les abattoirs, les cimetières. Dans les villes d'aujourd'hui tout est plus grand, tout s'agrandit, tout a besoin de plus d'espace qu'autrefois.

Bien comprendre ce besoin de place est indispensable. Presque toujours il échappe à ceux qui tiennent le destin des villes entre leurs mains.

LES CONDITIONS GENERALES DE L'URBANISME

Les villes se trouvent ainsi, par leur vie même, liées à une quantité de conditions qu'il importe de bien dégager pour connaître leurs fonctions et supputer leur avenir. D'abord, elles participent à un certain état de civilisation — culture et civilisation matérielle, — à un certain état des techniques. Ceci est commun à toutes les villes d'une époque historique donnée. D'où cette ressemblance entre les villes d'une même époque dans leur physionomie générale, dans l'architecture de leurs monuments représentatifs.

Mais nous avons vu que d'autres facteurs agissent sur une ville. En premier lieu ceux qu'on a appelé les facteurs naturels, c'est-à-dire géographiques ou physiques. La position géographique, le site, le sol, la nature du sous-sol, l'hydrologie, le climat. Ils sont généralement, surtout pour la naissance de la ville, d'une importance décisive. C'est la position géographique qui est à l'origine de la voie de passage, des courants commerciaux. Le site influera davantage encore sur son emplacement même, sur son plan et sa construction. Il peut être constitué par une plaine ou une large vallée ; les rives d'un grand fleuve près de son embouchure ; un port naturel abrité, ou artificiellement créé. Il peut être formé de hauteurs dominant un défilé ou d'un promontoire escarpé. On aperçoit tout de suite la variété des formes, la multiplicité des problèmes et des solutions qui résulteront de l'emplacement.

La nature du sol exercera aussi une influence

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

sur la disposition de la ville. Des terrains inondés ou marécageux, des falaises friables, un sol creusé de carrières et de mines, repoussent ou refusent l'habitation, de même que des sites très tourmentés et difficilement accessibles. Par contre, des cônes de déjections, des débouchés de vallées, des terres légèrement vallonnées, bien exposées au soleil ou abritées des vents, verront surgir au long des voies qui les traverseront, des agglomérations plus ou moins prospères.

Nous disons plus ou moins prospères, car les conditions physiques favorables, si elles sont nécessaires, ne suffisent pas à donner la vie à des villes, encore moins à assurer leur développement. C'est le facteur humain qui devient ici primordial. Facteur humain, c'est-à-dire facteurs politiques, facteurs économiques, facteurs techniques. Ce sont eux qui permettront à la ville de vivre ; ce sont eux qui lui permettront de vaincre, le cas échéant, des conditions physiques défavorables. Il y a sur le globe une quantité de villes dont la création, toute artificielle, a été imposée à une nature hostile, pour des raisons économiques ou politiques : Gibraltar, Aden, rochers stériles, sans eau, sans arrière-pays ; Hongkong, île entrepôt ; Port-Saïd, Suez, Panama, autrefois déserts, aujourd'hui sur les grandes routes du globe. Ainsi se forment et se développent les villes au long des grands courants d'échange. Mais il ne suffit pas que le courant passe, il faut qu'il s'arrête. C'est au bout de la route, lorsque finit la voie maritime, et que commencent les routes terrestres ou fluviales, ou plus à l'intérieur des terres, au centre d'une région peuplée, productrice et consommatrice, qu'elles acquièrent leur plein épanouissement. Le groupe humain qui constitue ces agglomérations utilisera toutes les possibilités naturelles comme les ressources multiples dont il dispose, ressources en cerveaux, en inventions, en main-d'œuvre, en capitaux. Il créera des richesses, c'est-à-dire des biens susceptibles d'être échangés. Les villes sont les lieux de ces échanges, et elles en vivent. Soit qu'elles sont placées sur leur route, à leur point d'arrivée, de départ ou d'arrêt, soit qu'elles produisent ces biens économiques non plus pour elles mais en quantité considérable en vue de l'échange sur des marchés extérieurs, soit qu'enfin elles attirent et fixent, d'une façon durable ou saisonnière, des populations importantes.

Ainsi, les villes dépendent à la fois de conditions naturelles et de conditions humaines qui assurent leur existence. L'étude de ces conditions sera, pour chaque ville, une nécessité. Elles peuvent être différentes de celles qui ont présidé à sa naissance ; mais il arrive parfois que celles-ci aient eu sur elle une action décisive. Au cours des âges, de nouvelles conditions ont surgi, ont tour à tour modelé, détruit, refait le visage urbain. Aujourd'hui, passé, nature, hommes et choses, sont les données d'un problème toujours nouveau : la ville de demain.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

LES MOYENS DE L'URBANISME

L'URBANISME appliqué — ou, comme nous dirons désormais plus brièvement, l'urbanisme — n'est pas seulement une technique. C'est une politique d'aménagement des villes. Etant donné des fins éthiques, politiques et sociales, l'urbanisme n'est que le choix des moyens appropriés et leur coordination en vue d'atteindre les buts fixés par cette politique.

Ces moyens sont de deux sortes :

Juridiques : une législation de l'urbanisme ;

Techniques : des plans d'aménagement et d'extension de villes.

I

LA LEGISLATION DE L'URBANISME

Depuis la forte poussée urbaine du XIXe siècle en Europe et, d'une manière plus générale, depuis les dernières décades, dans tous les pays du monde les gouvernements se sont préoccupés de régler les conditions dans lesquelles les villes pourraient se développer. Les inconvénients résultant d'une urbanisation désordonnée sont nombreux et lourds aux finances publiques. D'autre part, les nécessités de l'hygiène, la politique sociale suivie aujourd'hui par tous les Etats civilisés, imposent aux villes des obligations nouvelles. Tout ceci se traduit par des réglementations de plus en plus nombreuses et de plus en plus étendues.

L'urbanisme, au service de la communauté urbaine, a pour mission d'en relier les divers organes, d'en assurer le fonctionnement régulier. Il représente un ordre qui ne saurait résulter de l'activité confuse et bornée des individus, fatalement livrés pour la plupart à leurs intérêts égoïstes. L'ordre urbain, comme l'ordre tout court, ne monte pas spontanément d'en bas ; il descend d'en haut, suppose une volonté une, claire et une responsabilité précise.

Une législation de l'urbanisme comprend à la fois des lois générales et des réglementations de détail. Les premières soumettent à l'obligation d'un plan d'aménagement et d'extension les villes dont la population dépasse un certain chiffre, généralement une dizaine de mille habitants; celles dont la population, même inférieure à ce chiffre, s'est brusquement accrue en un temps très court ; celles dont la population saisonnière porte du simple au double, et souvent bien davantage, le chiffre habituel des habitants permanents, villes d'eaux, stations balnéaires ou climatiques ; enfin celles dont le caractère historique, pittoresque ou légendaire, mérite d'être respecté, conservé, mis en valeur.

D'autre part, les grandes agglomérations qui voient s'édifier autour d'elles des villes satellites, des conurbations, sont soumises à l'obligation d'un plan régional qui fixe les grandes lignes du développement des agglomérations de ce territoire, qui réglemente, pour des régions souvent étendues, l'utilisation du sol, protège les réserves boisées, les sites, les espaces qui devront être soustraits à l'envahissement de la bâtisse.

Ces villes doivent établir, dans des délais et dans des conditions précises, des plans fixant la direction, la largeur et le caractère des voies à créer ou à modifier ; la nature, le caractère et l'aspect des différents quartiers ; l'utilisation du sol urbain ; les emplacements, l'étendue et les dispositions des places, squares, jardins publics, terrains de sports et de jeux, les espaces libres divers ; les emplacements destinés à des monuments, édifices et services publics, etc.

LES LOTISSEMENTS

Le développement des villes, sauf de très rares exceptions, était et est encore presque absolument le fait d'initiatives privées. Le sol des villes et de leurs banlieues est, dans la plupart des pays, propriété privée. Ce sol fait l'objet d'échanges constants, de lotissements, de morcellement en parcelles offertes à la construction. Jusqu'à ces dernières années, la création de lotissements autour des villes constituait le procédé habituel de développement urbain. On s'est aperçu, trop tard le plus souvent, que cette méthode, ou plutôt cette absence de méthode, laissait à la charge des collectivités la plupart des travaux nécessités par l'apparition de populations nombreuses en des endroits parfois très éloignés des agglomérations existantes. Il a fallu pourvoir à leur approvisionnement en eau, les munir d'égouts, de moyens de transports, leur construire des écoles, des bâtiments publics ; souvent même les préserver des inondations, assainir et drainer le sol, collecter leurs ordures ménagères. Le plus souvent, les solutions techniques qu'on a dû apporter à ces problèmes n'ont pas pu être les meilleures ni surtout les plus économiques. Ces lotissements, établis dans un but purement spéculatif, au hasard des achats de grandes propriétés, ne constituaient pas un prolongement rationnel de services publics existants, ni d'extension normale de l'agglomération principale. Il en est résulté des charges très lourdes pour les collectivités, et, pour les acquéreurs trop confiants, les « mal lotis », des années de gêne et d'inconfort.

Aussi a-t-il fallu réglementer cette extension désordonnée des villes et la création des lotissements est-elle subordonnée à une législation très stricte. Les lotisseurs doivent obtenir une autorisation préalable. L'autorité peut leur interdire toute création d'habitation si le terrain est impropre à la construction ou si les plans régionaux ou d'aménagement ont prévu une autre utilisation du sol.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques



(Photo Aéronautique militaire)

« ... Aussi a-t-il fallu réglementer cette extension désordonnée des villes... »

HANOI. — On aperçoit ici la séparation très nette entre la partie de la ville édifiée d'après un plan (au centre) et l'autre abandonnée aux lotisseurs ou à l'initiative privée. (à droite).

Université Côte d'Azur. Bibliothèques



(Photo Aéronautique militaire)

« .. L'ordre s'établit peu à peu, par des localisations judicieuses, souvent préexistantes, constituées quasi naturellement.. »

HANOI. — *Exemple de zoning naturel. On distingue nettement la vieille ville annamite commerçante, et, après le Petit Lac, la ville européenne.*

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

Si le lotissement est autorisé, son plan doit être dressé dans le cadre général du plan d'aménagement urbain ; un quart au moins de la superficie du terrain doit être réservé aux voies publiques et aux espaces libres. Si le plan d'aménagement a prévu à cet endroit une superficie plus grande d'espaces libres, celle-ci doit être respectée.

La construction des voies publiques, celle des égouts, l'alimentation en eau, l'éclairage des rues, sont à la charge du lotisseur. La superficie des lots et le cahier des charges doivent être conformes aux prévisions du plan d'aménagement et d'extension. Cette amélioration importante de la législation aurait permis, dans la plupart des banlieues des grandes villes, d'éviter les errements du passé. Elle est survenue, en France tout au moins, beaucoup trop tard.

Mais le développement des villes ne s'effectue pas, malheureusement, uniquement par des lotissements. Lorsqu'il s'agit d'aménager, autour des villes, des régions hier encore en cultures, si la propriété est très morcelée, le territoire sur lequel se construisent les villes échappe en fait aux charges imposées aux lotisseurs. Armée devant le lotisseur, la législation reste encore impuissante, tout au moins en France et dans ses colonies, devant une poussière de petits propriétaires. Les frais de viabilité qui incombaient au lotisseur unique demeurent à la charge de la collectivité. Les pays les plus avancés en matière d'urbanisme ont adopté des solutions diverses pour reporter sur les bénéficiaires immédiats de ces travaux les frais de ceux-ci. Tantôt par la constitution obligatoire de syndicats de propriétaires, tantôt par l'homologation au plan général d'aménagement des projets partiels établis par l'initiative privée et aux frais des intéressés. Ceux-ci font, dans tous les cas, abandon à la municipalité des terrains affectés à la voirie et aux espaces libres publics. Cette législation a le grand avantage de préserver les finances municipales et de permettre la réalisation rapide de travaux et d'aménagements urbains, impossibles avec les seules ressources de la collectivité.

Les règlements municipaux

Le complément indispensable de la législation de l'urbanisme consiste en une série de prescriptions qui réglementent, dans les villes et les territoires qui les environnent, la construction et l'hygiène.

La concentration de la population dans des agglomérations urbaines de plus en plus grandes a multiplié les liens entre les habitants et fait dépendre la vie collective du fonctionnement ininterrompu d'organismes nouveaux constituant les « services publics » : électricité, eau, évacuation des déchets urbains, ravitaillement, transports.

Cette dépendance a entraîné des conséquences juridiques extrêmement importantes. Parmi celles-ci, celles qui concernent la propriété privée ont, en urbanisme, une importance toute particulière. Il ne faut pas commettre l'erreur de considérer les lois existantes sur la propriété comme définissant un domaine à l'intérieur duquel l'Etat n'intervient pas ou ne doit pas intervenir. Il faut considérer ce domaine comme ce qu'il est en réalité, c'est-à-dire un ensemble de droits et d'obligations, de garanties et de privilèges, institué par la coutume, l'interprétation judiciaire, et la législation, et maintenue en place par l'autorité de l'Etat. La propriété et tout ce que l'on désigne souvent sous le terme général d'entreprise privée, est le produit d'une évolution juridique, et ne peut exister qu'en vertu de la loi. Elle est un réseau de droits compliqué et subtilement différencié.

C'est ainsi que le droit de propriété n'est pas le même pour la propriété urbaine ou pour des terrains contenant des gîtes minéraux, ou nécessaires à l'exploitation de chutes d'eaux, ou utilisables pour des emplacements de routes, de ports, de voies ferrées. Un titre de propriété urbaine peut par exemple être soumis à des servitudes qui réduisent à néant toute prétention du propriétaire d'exercer le *jus usus* ou le *jus abutendi*. Si un propriétaire veut construire un garage au mépris des ordonnances municipales, ses voisins peuvent faire valoir leurs droits. Le propriétaire n'a pas non plus de droits absolus dans sa propriété ; il n'a que des droits conditionnels qui varient suivant le lieu. Il ne peut pas construire une baraque avenue des Champs-Elysées, mais il peut, s'il le veut, construire en pleine campagne une maison de bois et de papier assemblée au moyen d'épingles de sûreté. De plus, sa propriété des Champs-Elysées est soumise non seulement aux lois existantes, *mais encore aux changements futurs de ces lois*. Il en va de même pour sa maison des champs ; si la construction représente un danger d'incendie pour la forêt voisine, une modification de la loi peut donner au propriétaire de celle-ci le droit de se protéger en lui intentant un procès ou en déposant une plainte. Il en est de même, dans les villes, pour les dangers et les inconvénients que présentent pour les voisins et la collectivité les établissements dangereux, insalubres ou incommodes, ceux qui sont bruyants ou qui répandent de mauvaises odeurs ; pour les taudis qui constituent une menace pour la santé des habitants. Le droit de propriété trouve ses limites dans le droit des voisins à la santé, au repos, à la sécurité.

Les ordonnances municipales sont établies pour consacrer ces droits. Elles concernent aussi bien la protection de la santé et de l'hygiène que la réglementation des constructions. De plus en plus celles-ci s'intègrent dans le cadre fixé par l'urbanisme appliqué, c'est-à-dire avant tout par les plans d'aménagement et d'extension des villes.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

II

LES PLANS D'AMENAGEMENT ET D'EXTENSION

L'établissement de ces plans découle de la législation de l'urbanisme. Il faut dire qu'à son tour, celle-ci, et surtout la jurisprudence, évoluent dans le sens de la technique de ces plans.

Toute ville soumise à l'obligation d'un plan doit faire établir, par un urbaniste qualifié, un plan d'urbanisme ou plus exactement un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension.

Le but de ce plan est de préciser d'une manière concrète, d'indiquer les solutions techniques, enfin de donner une forme aux problèmes que posent la vie, les intérêts, les besoins du groupe social que constituent les habitants d'une agglomération. Ici l'on se heurte à une question qui peut paraître superflue, mais qui est en réalité fondamentale. Quels sont les intérêts de ce groupe social ? Nous avons — et Pareto l'a fait remarquer bien des fois —, la tendance de considérer comme une seule personne ayant des intérêts et des sentiments simples, un ensemble de personnes possédant des intérêts et des sentiments divers, parfois même opposés.

D'autre part, il peut y avoir opposition entre les intérêts immédiats du groupe et ceux des générations à venir. Devra-t-on envisager les intérêts *actuels*, ou les intérêts *futurs*, ou si l'on préfère les intérêts *permanents* de la ville ? Enfin, comment fera-t-on cadrer les intérêts de ce groupe social limité avec ceux de groupes plus étendus, régionaux, nationaux, dans l'espace comme dans le temps ? Un problème analogue se pose en tout temps, pour presque chaque pays. On le résout dans un sens ou dans l'autre, suivant la valeur que le sentiment attribue à l'utilité présente et à l'utilité future, à l'utilité des hommes vivants et à celle de ceux qui viendront après eux, à l'utilité des individus et à celle de la nation. Comment concilier l'utilité des générations présentes avec celle des générations futures ? On ne voit pas comment y répondre car la comparaison porte sur deux utilités hétérogènes. Et pourtant il sera tout de même nécessaire de comparer ces utilités, et suivant que le sentiment fera préférer l'une ou l'autre, la voie choisie se dirigera davantage d'un côté ou de l'autre. Mais ce n'est pas tout. Il faut encore résoudre le problème ardu de la possibilité. Ce qui est désirable n'est pas toujours possible. Et qui dira si telle chose est possible, devra être, ou non ?

Toutes ces difficultés échappent généralement aux personnes qui traitent de matières sociales ou politiques parce qu'elles résolvent les problèmes, non au moyen de l'expérience mais avec leur sentiment et celui d'autres personnes qui sont de leur avis. Toutefois les considérations de l'utilité sociale les empêchent de s'écarter trop de l'extrême où l'on prêche le sacrifice de ses intérêts à ceux d'autrui, de l'individu à la collectivité, des générations présentes à celles de l'avenir.

Il n'en est malheureusement pas toujours ainsi. On a souvent sacrifié l'avenir au présent. Des villes, pour équilibrer leur budget, n'hésitent pas à aliéner leur domaine, et sont obligées plus tard, pour exécuter leur aménagement, d'exproprier une partie de leur ancien domaine dans des conditions ruineuses pour leurs finances. Des générations égoïstes font parfois reporter sur les générations futures des charges qui devraient incomber aux vivants.

L'urbanisme ne peut que sanctionner la subordination de l'individu à la collectivité, mais c'est son devoir le plus absolu.

L'ÉTUDE DE LA VILLE

La base fondamentale des plans d'aménagement est la connaissance de l'organisme urbain. Celle-ci résultera d'une étude approfondie de la ville. Etude de la ville, c'est-à-dire étude de la société si hétérogène qui l'habite, en soi d'abord, ensuite dans le cadre général du pays, de la fédération. Etude de « morphologie sociale », qui doit être menée avec soin, avec science, avec conscience. Etude indispensable. Elle nous arrêtera sur la pente facile qui nous pousse à uniformiser les lois, les mœurs, les règlements, qui tend de nos jours à construire une société « où, selon le mot profond de Waltzing, le pouvoir fait tout, et où le citoyen ne fait plus rien et se désintéresse ». Cette étude complétée par d'autres, constituera ce qu'on appelle le *dossier urbain*. Ce dossier exprime par des graphiques, des cartes, des statistiques, les résultats de l'analyse urbaine, dans tous les domaines de l'activité. C'est ainsi qu'on devra étudier le site, l'histoire, la géographie de la ville ; sa constitution démographique, aux points de vue statistique (composition de la population) et dynamique (mouvements de la population) ; l'état sanitaire, les fonctions économiques, politiques, sociales ; la circulation intérieure, les transports, les problèmes du logement et de l'habitation ; les espaces libres, les sports ; l'architecture et l'esthétique locales ; les divers projets, anciens ou actuels, se rapportant à l'agglomération.

C'est sur ces bases que pourra être confectionné le plan d'aménagement. Muni de ces renseignements, l'urbaniste concevra un plan qui tient compte de ces données ; il estimera, grâce à la connaissance qu'il a de la science de l'urbanisme, de l'uniformité des faits sociaux urbains, quelles pourront être dans un proche avenir, l'évolution de la ville, son extension probable. Il proposera des tracés urbains dans lesquels les besoins actuels et futurs prendront place, seront, d'une manière plus économique, plus rationnelle, satisfaits. Il reliera cette évolution du groupe lo-

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

cal à celle, plus générale, de la société dans laquelle le groupe puise sa substance même : région, nation, milieu géographique, économique, civilisation.

Le zoning

Passant du général au particulier, de l'ensemble au détail, le plan détermine dans le cadre urbain, les zones de construction ou d'utilisation du sol : quartiers de commerce, de résidence, de services administratifs locaux ou généraux, quartiers industriels, cités ouvrières, zones de verdure, zones maraîchères, zones villageoises. L'ordre s'établit peu à peu, par des localisations judicieuses, souvent préexistantes, constituées quasi naturellement. Peu à peu l'accessoire se subordonne au principal, l'intérêt particulier à l'intérêt général, le détail à l'ensemble. De grandes compositions urbaines surgissent, lorsqu'elles sont nécessaires, qui donnent à la ville sa tenue, sa beauté, son caractère. Des sites, des monuments historiques sont sauvés du massacre, de l'enlaidissement, de l'oubli ; des écoles s'élèvent, des terrains de jeux et de sports reçoivent une jeunesse heureuse de s'ébattre et de se développer.

Tandis que, complément indispensable de ces dispositions, un programme de servitude édilitaires détermine, pour chaque zone, les droits et les obligations des propriétaires, limite les surfaces bâties, exige des terrains à bâtir une superficie qui réserve des jardins et des cours où pénétreront l'air et la lumière, s'efforce d'améliorer l'aspect des constructions, en un mot réalise la fonction de l'urbanisme : embellir, assainir, ordonner.

Mais il ne faut pas croire que l'établissement des plans suffise pour résoudre ces problèmes. *Un plan d'aménagement et d'extension est une création continue.* Son application, son exécution sont longues, coûteuses, difficiles. Elles nécessitent des travaux qui ne peuvent s'exécuter qu'au fur et à mesure des possibilités budgétaires. Elles exigent surtout une continuité de vues, une permanence dans la direction et dans le contrôle, parfois une adaptation à des problèmes nouveaux ou différents, une vigilance de tous les instants. Enfin et surtout, l'autorité. Dans une nation, les réalisations de l'urbanisme valent ce que vaut l'autorité car elles dépendent de celle-ci au premier chef. L'urbanisme est, au moins autant qu'une affaire locale, *une affaire d'Etat.*

« La loi n'est rien, écrit H. de La Casinière, principal auteur de la législation de l'urbanisme au Maroc, la loi n'est rien et elle reste lettre morte si elle n'est pas mise en œuvre, appliquée, interprétée, vivifiée par l'esprit d'un chef. Et ce chef doit être un homme qui ne se contente pas d'être le gérant du passé, mais le préparateur et l'élaborateur de l'avenir. »

" Je ne puis faire aucun miracle, ni refouler tout de suite vers les provinces cette masse d'usines qu'on a laissé se presser autour de Paris et qui l'étouffe, ni abattre du même coup le hideux décor qu'elle emploie. Mais sans retard, apporter à ces milieux déshérités plus d'ordre, d'hygiène, de sécurité, faire que le jour y soit moins sombre aux enfants qui grandissent, aux femmes qui maintiennent le foyer, c'est une affaire d'autorité. "

Maréchal PÉTAIN.

(Message à la Commission d'études de le région parisienne.)

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

L'URBANISME AUX COLONIES

Bien qu'il ne soit pas encore très familiarisé avec les problèmes de l'urbanisme, le lecteur a pu déjà s'apercevoir que les villes et leur évolution se trouvent conditionnées par des facteurs multiples, en relation de mutuelle dépendance, facteurs géographiques, historiques, humains, économiques, juridiques.

Il ne s'étonnera pas que les problèmes posés par les villes aux colonies et dans les pays tropicaux soient profondément différents de ceux des pays européens ou de civilisation occidentale homogène : nous ne parlerons pas ici des colonies de peuplement qui sortent de notre sujet.

Dans les villes coloniales, il ne convient plus seulement de résoudre les problèmes que pose toute ville. Il faut tenir compte d'un milieu entièrement différent qui se présente sous le triple aspect des civilisations hétérogènes ; des problèmes économiques et financiers posés par la mise en valeur de ces pays ; des mentalités des races diverses et des répercussions qu'apporte leur brusque évolution.

LES ELEMENTS DE L'URBANISME AUX COLONIES

Le régime administratif des colonies varie de l'annexion pure et simple aux « mandats », en passant par une gamme très nuancée de protectorats.

Ces différences s'expliquent non seulement par les circonstances historiques qui ont conditionné l'occupation de ces pays, mais encore et surtout par les différences très grandes des civiiisations existantes à ce moment. Si la nation conquérante a trouvé un cadre politique homogène, des échelons de commandement fortement constitués, hiérarchisés, obéis, la solution politique de la colonisation s'est trouvée différente de celle qui doit être adoptée dans des régions où la conquête a livré des populations à un stade peu avancé d'évolution.

Les problèmes d'urbanisme ne se poseront pas de la même façon dans les deux cas. Dans le premier, la législation de l'urbanisme, que nous avons vu être essentielle, sera bien différente de l'autre, ou tout au moins, devra bien plus que dans l'autre cas, tenir compte de la législation existante, du cadre général de la civilisation autochtone, des mœurs et des coutumes.

Une telle législation ne doit pas se borner à imiter ou, à plus forte raison, à reproduire les textes de la législation de la métropole. C'est une solution paresseuse, presque toujours inadéquate au but à atteindre. Dans son remarquable ouvrage sur *La vie du droit*, M. Cruet écrivait : « On ne transplante pas une législation, on la transpose ». Dans un pays qui n'est pas habité par une population homogène, l'unification — je ne parle pas de l'unification politique — n'est pas désirable.

On devra donc rechercher si, et dans quelle mesure, les dispositions que contient la législation métropolitaine sont conciliables, d'une part avec la législation antérieure à l'annexion ou au protectorat, d'autre part avec les habitudes, les mœurs et les usages locaux.

Il faudra ensuite tenir compte des modifications que la présence des deux civilisations apportera, et dans quelle mesure il sera nécessaire de mettre en contact plus ou moins direct les divers éléments des deux populations.

Ces questions, qui sont politiques au premier chef, intéressent aussi directement l'urbanisme. Selon la solution qui sera adoptée, on aura des villes d'un caractère extrêmement différent. Aux Indes, une ville purement anglaise, appelée « cantonnement », éloignée de plusieurs kilomètres des villes hindoues, une petite ville administrative et militaire où s'élèvent des cottages rappelant ceux du Kent ou du Surrey. Au Maroc, la ville française, également séparée de la ville musulmane ; toutefois il ne s'agit plus ici d'un éloignement, en quelque sorte, distant, d'une sorte d'attitude de mépris à l'égard de la ville indigène, mais plutôt d'une séparation discrète de deux villes, par ailleurs étroitement unies.

Mais bien plus que la différence de cultures, de religions et de mœurs, la civilisation matérielle apportée par la colonisation va opposer sa présence au cadre existant et provoquer une véritable révolution pacifique. Les conséquences de cette apparition échappent la plupart du temps à ceux-là même qui la créent. Conséquences de tout ordre, politiques, sociales, économiques, intellectuelles, qui ne sont d'ailleurs que les multiples aspects d'un même phénomène, celui de l'évolution, à un rythme plus rapide encore que celle des pays occidentaux, de la civilisation industrielle en train de conquérir le monde.

LA MISE EN VALEUR DES COLONIES

Après s'être emparée au XIXe siècle de l'Europe, la révolution industrielle a commencé à gagner les autres continents et a provoqué ce qu'on a appelé le « partage du monde ».

Des contrées immenses, que leur éloignement et leur climat avaient jusqu'alors préservées, se virent occupées par les pays placés par les circonstances et leur génie propre à la tête de l'industrialisation. Deux raisons expliquaient cela, deux faces d'ailleurs d'un même problème : le besoin de matières premières, la recherche des débouchés. Nous ne nous proposons pas de faire ici l'historique de cette expansion ni d'en étudier les conséquences économiques. Mais il faut attirer l'attention du lecteur sur ce phénomène, car il est à la base même de l'urbanisation de ces territoires exotiques.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques



PHNOM-PENH (Photo Aéronautique militaire)

«... Quoi de plus différent que l'aspect de la ville cambodgienne et celui de la ville tonkinoise...»

(Voir page 12)

Université Côte d'Azur. Bibliothèques



(Photo Aéronautique militaire)

«... Les villes de l'Indochine sont souvent des villes de deltas, bâties au milieu des rizières ou près des fleuves dont les eaux inondent les territoires environnants... »

HANOI. — *Partie nord de la ville ; à gauche, le fleuve Rouge en crue contenu par la digue.*

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

Que trouvons-nous en effet, avant la conquête ? Des populations agricoles, une économie quasi fermée, des lieux d'échange, marchés plus ou moins importants, de rares villes ou plutôt de grosses bourgades plus ou moins peuplées, que la présence du pouvoir politique peuple de fonctionnaires et d'artisans. Pas ou peu de commerce extérieur. De rares ports, fréquentés par le cabotage. Des communications difficiles, des transports lents et précaires. Bref, une sorte de Moyen âge européen.

Tout d'un coup, une nouvelle armature politique ouvre ces contrées à la civilisation occidentale, construit des routes, des ports, des voies ferrées ; arrache du sous-sol les minéraux inutilisés ; offre aux habitants, à des prix bien moindres, des tonnages énormes de marchandises jusqu'alors produites en quantités limitées, difficilement échangées.

Aux points d'application de ces forces politiques et économiques des villes surgissent, villes nouvelles pour la plupart, nées de la route, voie maritime ou rail, nées de l'industrialisation, mines, usines ou manufactures, nées de l'autorité, villes administratives et capitales. Impossible de dissocier l'urbanisme de la mise en valeur d'un pays, de son équipement machiniste ; c'est proprement l'expression même de ceux-ci.

Les problèmes qui se poseront alors à l'urbaniste seront liés aux précédents. Sa tâche sera à la fois plus facile et plus délicate. Tout est à faire en aménagement urbain, et rien ne se fera dans l'ordre qui serait nécessaire.

Le financier va au plus pressé. Les spéculateurs aussi. L'administration est débordée. Les solutions doivent être immédiates. Les ressources sont faibles dans ces villes qui viennent au jour. Et l'or qui se répand partout s'investit en travaux productifs, non en dépenses qu'on trouve somptuaires.

Erreurs profondes. Tout ce qu'on n'a pas voulu faire à temps, sera repris plus tard, trop tard ; sera payé plus cher, trop cher. Le terrain vendu — donné plutôt — à vil prix sera racheté à prix d'or. Et les fautes, les erreurs, les fatigues dues aux mauvaises conditions de vie, ne seront jamais entièrement abolies.

On touche du doigt, ici encore, que l'urbanisme n'est pas affaire locale, mais affaire d'Etat.

LE PROBLEME DES RACES

D'autres problèmes surgissent, en constante évolution : la coexistence des deux races, leur interpénétration. Les conséquences sociales de ces transformations économiques devront faire, pour l'urbaniste, l'objet de son attention constante. Dans ces villes nouvelles, en dehors des problèmes — internes, si je puis dire — de l'aménagement urbain, vont se poser ceux qui dépendent des facteurs humains, envisagés aux points de vue statique et dynamique.

Les populations urbaines ont, nous l'avons vu, des besoins et des exigences entièrement différents de ceux des campagnes. Or, tout en tenant compte des coutumes et des mœurs de la population autochtone, il faudra observer dans quelle mesure et suivant quel rythme celle-ci a tendance a évoluer. D'autre part, les nécessités de la mise en valeur font que le pays civilisateur a besoin de créer des élites, de former des cadres, de modifier plus ou moins profondément les hiérarchies sociales. Comment ne pas comprendre que ces nouvelles classes apporteront dans la ville des transformations non seulement qualitatives mais quantitatives. Suivant leur importance, la nature de leur consommation, leurs activités, leurs distractions, leurs vies sociales, l'aspect de la ville — ville européenne comme ville indigène — se modifiera.

Enfin, suivant les tendances politiques du pays colonisateur, et suivant aussi les aptitudes des peuples colonisés, une assimilation plus ou moins étendue, plus ou moins superficielle, se fera jour. L'urbanisme devra en tenir compte et comprendra toute l'importance de cette évolution, d'autant plus qu'au point de vue urbain, ce qui est superficiel compte souvent plus que ce qui est profond.

LES VILLES COLONIALES

Maintenant que nous avons vu quel ensemble de conditions préside en quelque sorte à la naissance des villes coloniales, il nous reste à les examiner en soi.

Définissons-les tout d'abord par les différences profondes qu'il y a entre elles et les villes européennes. C'est évidemment dans la composition de la population que consiste la plus grande. On constate que la population européenne y est tantôt très faible, tantôt très importante, suivant que la ville est ou n'est pas destinée aux seuls Européens. C'est ainsi qu'en Algérie, Alger et Oran sont des villes européennes ; au Maroc, Casablanca ; en Indochine, Saigon ; tandis que d'autres sont purement indigènes, comme Fez au Maroc, Phnom-penh au Cambodge, Luangprabang... Ici la présence du colonisateur n'a pas et ne doit pas avoir, au point de l'urbanisme, une influence prépondérante. Ce sont des villes homogènes, ayant le plus souvent un caractère ethnique très accusé et qu'il convient de conserver avec la plus grande attention. Ceci ne peut être obtenu que par des prescriptions rigoureuses, par une législation de l'urbanisme très adaptée, et, lorsque l'évolution inéluctable l'exige, par une ségrégation raciale complète.

La composition de la population dans les villes coloniales doit être étudiée avec le plus grand soin. Les classes sociales, les revenus, les genres de vie, la « circulation des élites » au sens que lui attribuent les sociologues, sont d'une très grande importance. Ce sont ces données, trop souvent méconnues, qui doivent être la base de l'étude des villes coloniales. Elles seules peuvent faire connaître à l'urbaniste les besoins réels de la population, et surtout son évolution, ses tendances, le changement de ses genres de vie,

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

de ses goûts, de ce qu'il est convenu d'appeler ses « besoins ». On constatera alors que certains peuples colonisés évoluent très lentement ou plutôt que seules certaines classes sociales modifient leur genre de vie, le cadre, le décor de celle-ci. D'autres, au contraire, dans toutes ou presque toutes les catégories sociales — je parle des habitants des villes —, chercheront à suivre, le plus possible, tout au moins dans ses manifestations extérieures, les genres de vie européens.

Suivant les cas, nous aurons des villes hétérogènes, où la population autochtone conservera son genre de vie, son habitation et sa propre ville, à côté de laquelle la population européenne bâtira la sienne, d'un caractère nettement différent ; ou bien des villes dans lesquelles disparaissent sans laisser de traces les anciens quartiers indigènes, et qui prennent l'aspect, souvent monotone, de villes entièrement européanisées.

A côté de ces villes coloniales, juxtaposées aux villes indigènes existantes ou confondues avec elles, apparaissent des villes coloniales entièrement nouvelles, de nature tout à fait différente.

D'abord les villes militaires, postes défensifs, créés au début de la conquête, soit contre un ennemi extérieur, soit en vue de la pacification du pays. Contenant des garnisons plus ou moins importantes, commandant des routes stratégiques de valeur diverse, elles ne tardent pas à attirer une population indigène qui y trouve un centre protégé pour des transactions commerciales. Un marché, parfois important, une ville indigène, ne tardent pas à s'y ajouter. Leur développement, généralement lent, est lié aux conditions géographiques générales.

Une autre catégorie de villes nouvelles sont les villes minières. Bâties sur des gites minéraux nouvellement exploités, elles ont l'aspect de toutes les villes minières du monde si l'on excepte les habitations de la main-d'œuvre, qui garde, lorsqu'elle le peut, son type de maison. Lorsque manquent les matériaux qu'elle emploie habituellement, on peut constater une adaptation nouvelle.

Un type fréquent de ville coloniale, et le plus prospère, est celui de la ville commerçante. Placée à l'aboutissement d'une voie maritime, plus ou moins profondément dans les terres lorsque les conditions géographiques le permettent, ces villes sont généralement appelées à un grand développement. Lorsque les conditions économiques sont favorables et la route sûre, leur population, tant indigène qu'européenne s'accroit rapidement. Ces villes sont le débouché d'hinterlands plus ou moins vastes, et se trouvent, par cela même, liées dans leur prospérité aux productions et à la consommation de celui-ci. Elles sont, pour la même raison, extrêmement sensibles aux crises économiques, surtout lorsque leur hinterland n'offre pas une grande variété de production ou de richesses naturelles. C'est le cas de tous les pays de monoculture.

Enfin, un type récent de villes coloniales, qui tend de plus en plus à se développer dans les régions tropicales, est celui des stations d'altitude. A vrai dire, elles ne font que continuer la lignée des villes qui, des deux côtés de l'équateur, se dressent sur des plateaux au climat tempéré, émergeant des terres basses et malsaines. Toutefois, dans la plupart des cas, ces villes conservent leur fonction de villes d'hôtels, de stations de repos, et leur caractère d'être créées par et pour les Européens.

LES PROBLEMES DES VILLES COLONIALES

Toutes ces données nous font de plus en plus apercevoir les problèmes des villes coloniales, cernent leurs contours, dessinent leur physionomie. Dans la diversité de leur caractère et de leurs fonctions, des problèmes communs se posent, que l'urbaniste, à l'aide des techniques diverses, s'efforcera de résoudre.

L'un des premiers est celui du climat. Il est un des plus difficiles à résoudre, et aussi l'un des plus négligés. Les améliorations de l'habitation, tant européenne qu'indigène, les procédés naturels ou artificiels de ventilation, doivent faire l'objet d'études et d'adaptations.

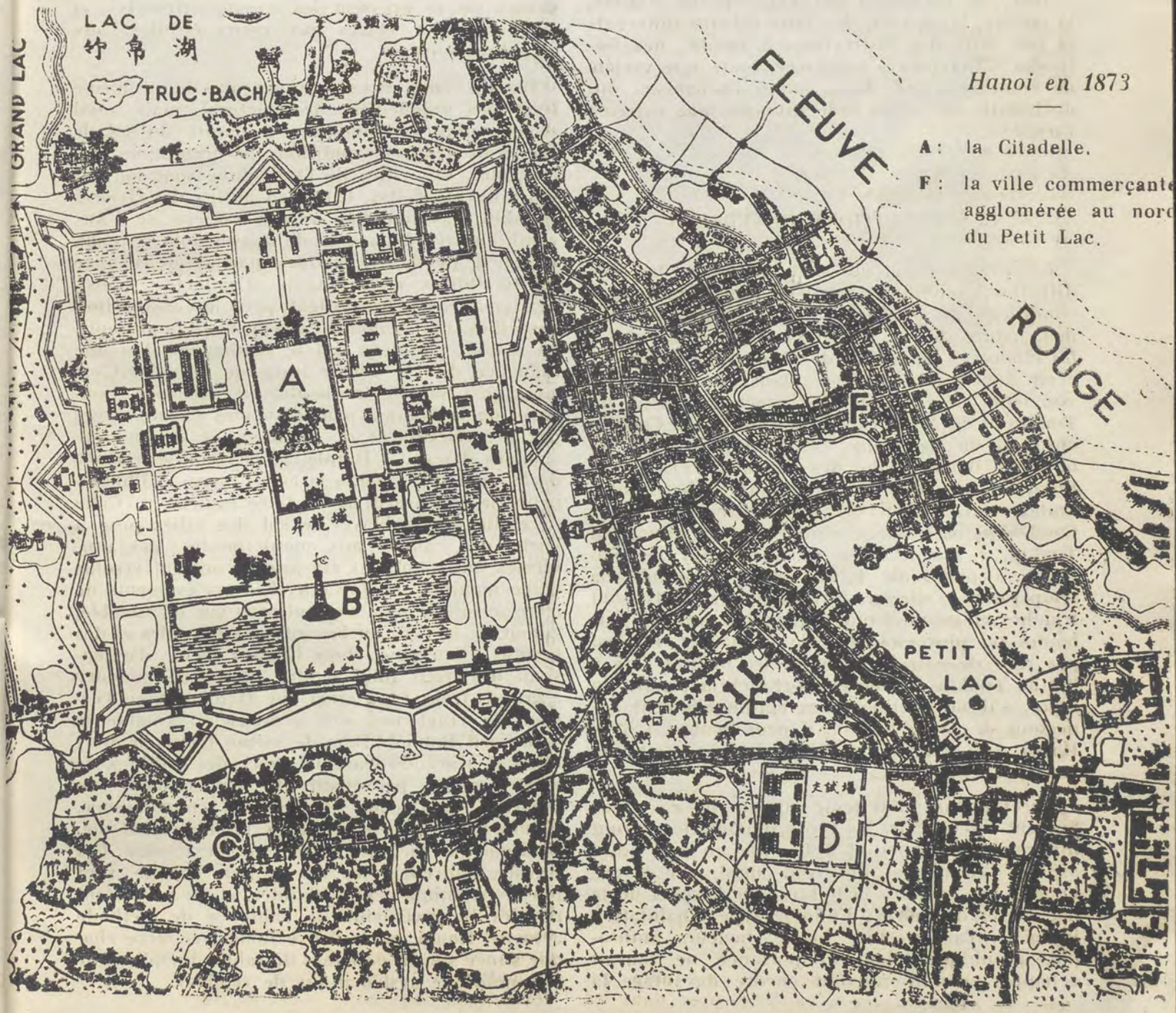
Les questions d'hygiène, conséquences du climat, viennent aussi au premier plan. Beaucoup de villes coloniales situées sur des grandes routes fluviales et maritimes se sont bâties dans des terres basses, au milieu de marécages. Il y faut assainir et drainer le sol, l'exhausser au prix de travaux constants et toujours trop restreints. Il faut alimenter abondamment en eau potable une population sans cesse croissante. Il faut évacuer, dans ces terrains sans pente, les eaux d'égout, collecter les déchets urbains, les traiter, les rendre inoffensifs. Il faut assainir les quartiers surpeuplés, détruire les taudis, améliorer le logement indigène, presque toujours insalubre. Il faut lutter contre les maladies endémiques, protéger des foules ignorantes contre les épidémies sans cesse renaissantes. Si la technique sanitaire a là un rôle de premier plan à jouer, l'urbaniste lui apporte une aide précieuse par les dispositions qu'il donne aux quartiers indigènes nouveaux, par les localisations judicieuses, par les espaces de verdure, les terrains de jeux et de sport, les piscines publiques qu'il prévoit. Il y a là toute une éducation sanitaire qui se fait par l'exemple et dont on ne soupçonne pas assez la valeur.

Cette transformation des villes s'accompagnera d'une transformation parallèle des mentalités. Il sera ensuite plus facile de faire accepter à ces populations urbaines des réglementations qui, au premier abord, ont pu leur paraitre draconiennes. Je suis convaincu que les résistances injustifiées qu'on pourra parfois rencontrer au début de l'application des règlements sur l'urbanisme, tomberont lorsque ces règlements auront produit leurs effets bienfaisants. Je n'en citerai qu'un exemple, tiré de la législation allemande en matière de remembrement : lorsque, il y a bien des années, dans les cantons de Hanau, en Prus-

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

se, et de Pless, en Silésie, les autorités voulurent assurer l'exécution de la loi sur le remembrement, les premiers géomètres qui se présentèrent furent accueillis par les populations à coups de pierres et de bâtons ; quelques mois plus tard, ces mêmes populations ayant reconnu les avantages du remembrement, organisaient, en l'honneur de ces mêmes géomètres, des réceptions enthousiastes. On sait d'ailleurs avec quels heureux résultats furent faites au Maroc, les opérations de remembrement.

Lutte contre le climat, lutte contre les maladies, législation appropriée de l'urbanisme, hygiène et assainissement, tels sont, avec ceux qui concernent plus spécialement la technique des plans de villes, les problèmes généraux posés à l'urbanisme par les villes coloniales.



Hanoi en 1873

A : la Citadelle.

F : la ville commerçante agglomérée au nord du Petit Lac.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

LES CONDITIONS DE L'URBANISME EN INDOCHINE

Nous venons d'entrevoir ce qu'était l'urbanisme, quels étaient ses moyens ; quels problèmes se posaient, en ce domaine, dans les colonies ? Examinons maintenant les conditions très particulières de l'urbanisme en Indochine.

Malgré une unification politique réelle, qu'affirme de plus en plus le développement du réseau routier, de la voie ferrée, de la centralisation administrative, les pays de l'Union présentent des différences très importantes, dans leur climat, dans l'évolution des peuples protégés, dans leurs conditions sociales, économiques, politiques.

Aussi ne faudra-t-il pas s'étonner de trouver, là encore, là surtout, des faits urbains différents et par suite des distinctions à établir, des méthodes différentes à employer, toute une variété de conditions qui donneront à l'urbanisme indochinois, aux villes indochinoises, une extrême variété.

LES CONDITIONS GENERALES

Les premières, et qui sont sans doute les plus difficiles à modifier, sont celles qui résultent des conditions géographiques de la péninsule : climat, nature du sol. Le climat d'abord, ou plutôt *les climats*. « La variété de l'Indochine française, écrit Robequain, s'affirme dans ses climats. Il convient, en effet, de distinguer le climat du Tonkin et du Nord-Annam de celui de la Cochinchine et du Cambodge, celui du Laos, celui de la Haute Région, celui des plateaux : Trân-ninh, Bolovens, Langbian. Du climat aux chaleurs constantes, qui caractérise la Cochinchine et le Cambodge, on passe graduellement au climat du Tonkin, à saisons bien tranchées. Sur les plateaux, à partir de 1.200 mètres d'altitude, la température s'abaisse fortement, les nuits sont fraîches et même froides dans les régions plus hautes ou plus éloignées de l'équateur. Il n'est pas rare de voir le thermomètre monter l'été à 33° au Tonkin comme en Cochinchine ; mais, en hiver, s'il ne décline qu'exceptionnellement au-dessous de 18° à Saigon, il peut tomber à 6° à Hanoi, à 1° à Dalat, et l'Européen doit faire du feu dans sa maison. »

L'architecture doit tenir compte de ces faits. Suivant les climats, les types d'habitation seront différents et donneront à la ville un tout autre aspect. Les pluies influeront aussi, par la silhouette que prendra la toiture, sur l'aspect de la maison et de la rue. Enfin le type d'habitation indigène, l'architecture locale, facteurs anthropogéographiques dont l'importance ne saurait échapper, conditionneront encore davantage la physionomie urbaine. Quoi de plus différent que l'aspect de la ville cambodgienne ou laotienne et celui de la ville tonkinoise ? Quoi de plus divers que leurs habitations ?

Les problèmes de l'habitation seront différemment résolus suivant la nature du climat. Dans certains pays d'ailleurs, comme le Tonkin, ce ne sera pas un problème facile de construire une habitation bien exposée aux vents d'été, facile à ventiler par de larges ouvertures et, en même temps, qui ne laisse pas, l'hiver, pénétrer le froid et l'humidité, l'été, la chaleur humide et lourde. Le problème de l'habitation populaire est encore plus difficile, surtout dans les quartiers denses où se pressent les « compartiments » et les maisons à étages aux cours étroites, aux chambres sans air.

D'autre part, nous verrons que le problème n'est pas uniquement architectural, mais aussi et bien plus, économique. La nature du sol, le site, sont d'autres conditions géographiques importantes. Les villes de l'Indochine sont souvent des villes de deltas, bâties au milieu des rizières (Tonkin, Cochinchine, région côtière de l'Annam), ou près de lacs ou de fleuves dont les eaux inondent pendant certaines parties de l'année les territoires environnants (Cambodge, Laos). Ces terrains bas nécessitent, pour la construction des villes, des remblais extrêmement importants. La manière dont se fait le remblaiement à une influence directe sur le tracé de la ville. C'est ainsi qu'à Saigon, les boulevards Charner, Bonnard, de la Somme, sont d'anciens canaux créés par le prélèvement de remblais, et qui ont été comblés depuis. A Haiphong, la forme circulaire du boulevard Bonnal, a la même cause. A Phnompenh, le boulevard de la Gare également. Cette nécessité de remblayer le sol des villes pose à l'urbaniste comme aux municipalités, des problèmes qui n'ont pas été jusqu'à présent résolus d'une manière satisfaisante. Les prélèvements de terre se font le plus souvent sans vue d'ensemble, autour de la ville, au hasard des demandes et des besoins. On creuse, dans la zone même d'extension, des trous qu'il faudra plus tard combler à grands frais. C'est ainsi que Haiphong, en l'espace de vingt-cinq ans, a creusé et comblé le boulevard Bonnal. Dans le même temps le port rejettait à grands frais à la mer des millions de mètres cubes provenant de l'envasement du Cua-câm. Une seule ville à ma connaissance, Phnom-penh, a procédé à un remblaiement méthodique par suceuses de sa zone d'extension. Ces travaux, entrepris sur une grande échelle, sont plus économiques, plus rapides, et ne présentent pas les inconvénients de l'absence de méthode actuelle. Hanoi, où le fleuve Rouge recouvre chaque année son lit de bancs de sable, devrait avoir une politique systématique de remblai.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques



(Photo Aéronautique militaire)

« ... A Haiphong, la forme circulaire du boulevard Bonnal (au second plan) a pour origine un ancien canal remblayé... »

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

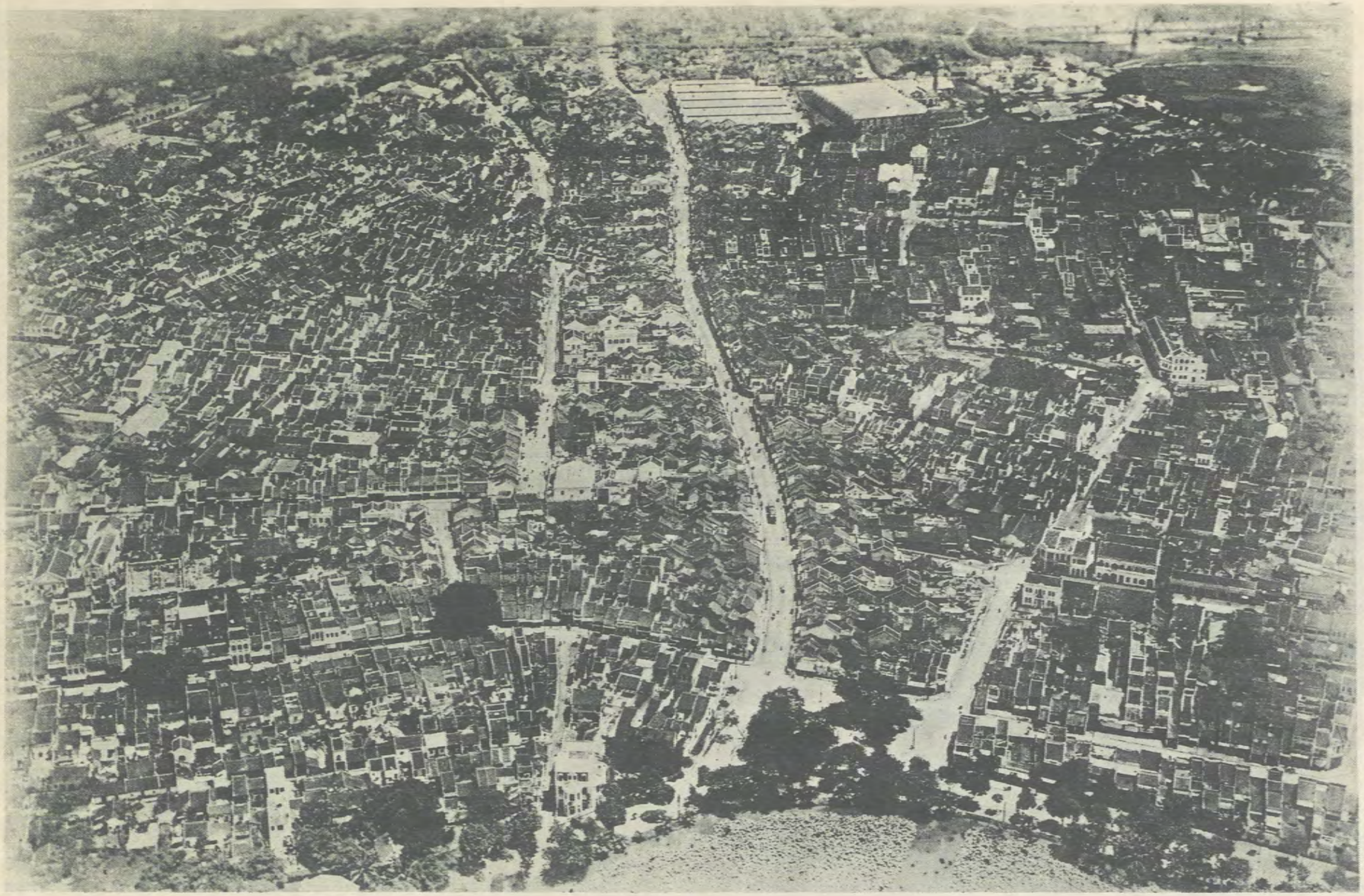


Photo Aéronautique militaire)

« ... Dans les villes, principalement au Tonkin, les quartiers occupés par les populations annamites et chinoises connaissent un endémique surpeuplement... »

HANOI. — *Type d'entassement urbain (la rue de la Soie).*

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

Le sol bas des deltas ajoute encore aux difficultés de l'urbanisme. Dans ces terrains plats, l'écoulement des eaux ne se fait que difficilement, les égouts ne peuvent avoir les pentes exigées pour un bon fonctionnement par gravité. On est obligé d'augmenter les sections des buses, ce qui accroit fortement la dépense. Enfin les digues qui bordent les fleuves et protègent ces zones basses empêchent l'écoulement direct des eaux d'égout. Il faudrait y procéder par pompage, ce qui est onéreux. On préfère prévoir des bassins d'évacuation dans les banlieues. Mais cette solution n est pas sans inconvénients.

LES CONDITIONS HUMAINES ET ECONOMIQUES

Une autre condition particulière aux deltas est la très forte densité de leurs populations. Quoique essentiellement agricoles, elles présentent un peuplement au kilomètre carré qui dépasse parfois les taux les plus élevés des pays les plus industrialisés de l'Europe occidentale.

L'accroissement de cette population se fait à un rythme qui atteint parfois 27 et 33 ‰. Au Tonkin il dépasse 100.000 personnes par an. Dans ces régions où les surfaces cultivées ne s'accroissent plus ou ne s'étendent que très faiblement, où les habitants nouveaux ne peuvent plus vivre sur un sol de plus en plus morcelé, l'excédent de population ne peut trouver d'exutoire que dans les villes. Aussi les villes de l'Indochine connaissent-elles des accroissements considérables, principalement celles des pays annamites. Si les statistiques ne peuvent mesurer ce développement avec une précision suffisante, la vue des banlieues urbaines, l'étendue de celles-ci, comme le peuplement des villages périphériques, le prouvent abondamment.

Dans les villes, principalement au Tonkin, en Annam et en Cochinchine, les quartiers occupés par les populations annamites et chinoises connaissent un endémique surpeuplement. On a relevé, à Hanoi, des densités de 2.000 et jusqu'à 3.000 habitants à l'hectare ; de 1.100, à Haiphong, pour des immeubles à un étage. Dans ces quartiers, la surface bâtie atteint et dépasse 95 %.

Il en est de même dans les faubourgs qui se forment, avec une rapidité déconcertante, aux limites des villes. En l'espace de quelques nuits, le long des routes ou de sentiers de villages, hier encore entièrement agricoles, surgissent des paillotes où s'entassent pêle-mêle parents et enfants, domestiques et animaux. Dans ces terrains bas souvent inondés, l'eau potable manque mais les mares stagnantes abondent et se disputent le sol avec les détritus.

Plus loin des villages perdent de plus en plus leur caractère agricole et voient leur population s'accroître considérablement d'éléments urbains les plus pauvres et parfois les pires. Toute cette population, souvent aussi importante que celle fixée dans les limites de la ville, inscrit sur le sol, autour de celle-ci la marque de son occupation. Elle crée des problèmes que l'urbaniste devra, sans perdre de temps, résoudre. Mais, par le manque de ressources, par le paupérisme, par l'abondance de cette population, ce n'est pas sans créer aux municipalités des difficultés parfois insurmontables.

LES CONDITIONS TECHNIQUES

Ainsi se compliquent, pour les villes, les problèmes de l'aménagement. Au centre, l'extrême densité de la population et des constructions — l'une, conséquence, en partie, de l'autre — a valorisé tellement les terrains que les expropriations, les ouvertures de voies publiques, l'aération de ces quartiers sont ruineuses. Dans la périphérie, l'importance des travaux, les faibles ressources de la population, l'étendue des zones à aménager rendent presque impossible cet aménagement.

D'autre part, la base de tout aménagement est, nous l'avons vu, une étude de la ville. Il faut connaître l'organisme urbain, non seulement « en gros », mais, plus encore peut-être, « en détail ». Il importe de bien connaître les caractères des populations qui peuplent les zones à aménager. Il ne servirait à rien, par exemple, de construire et d'offrir, au prix d'efforts et de dépenses considérables, des habitations comparables à celles de quartiers urbains à une population dont les ressources ne permettraient pas de payer les loyers, même en y reconstituant un surpeuplement réprouvé ailleurs.

Des enquêtes économiques et sociales, faites sur place, sont nécessaires. Or, les statistiques sont insuffisantes et surtout ne correspondent pas, pour des raisons que nous verrons tout à l'heure, à la réalité. Cette lacune rend très difficile, en Indochine, l'aménagement convenable des villes.

La constitution de services publics urbains exige l'investissement de capitaux considérables. Il leur faut non seulement faire face au trafic ou à la consommation actuels, mais encore futurs, et les installations doivent être conçues en conséquence. Qu'il s'agisse d'eau, d'égouts, d'électricité, de transports en commun, les solutions se sont toujours révélées trop mesquines et toujours dépassées. Or, pour établir ces puissantes installations de l'avenir, les capitaux hésitent. Les consommations s'avèrent très faibles, trop faibles. Le prix du courant, celui du mètre cube d'eau sont trop chers. Et ils sont trop chers parce qu'on ne consomme pas assez. Une grande consommation peut seule abaisser les prix de revient. Mais comment des agglomérations sporadiques, temporaires, misérables, de paillotes pourraient-elles faire un usage normal des services publics ?

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

D'autres difficultés techniques s'ajoutent à celles-ci. Nous ne ferons que les résumer ici, ayant déjà effleuré celles concernant les égouts et les remblais. Elles concernent principalement la manière dont s'exécutent les travaux urbains. Jusqu'à présent, excepté de rares villes comme Phnom-penh, et dans une certaine mesure, Nam-dinh, la méthode employée — si l'on peut parler de méthode dans une politique municipale au jour le jour — a été celle des « petits paquets ». Elle est coûteuse et inopérante. Il faudra venir à une politique de grands travaux urbains ; grands travaux de remblais et d'égouts ; grands travaux de voirie ; grands travaux d'habitations à bon marché, de paillotes améliorées ; grands travaux d'espaces libres, de plantations, de terrains de sport.

Il peut sembler étonnant de proposer un pareil programme en un moment, où repliée sur elle-même, l'Indochine pourrait ne pas voir avec précision les buts à atteindre comme les moyens à employer.

Il n'est pas trop tôt, au contraire, pour *prévoir* que les lendemains nous poseront ces problèmes à une échelle inconnue jusqu'ici. L'Amiral ne s'y trompe pas, lorsque dans toutes ses instructions concernant l'urbanisme ou des constructions, il ordonne « *de prévoir grand* ».

LES CONDITIONS LOCALES ET PARTICULIERES

A ces conditions générales viennent s'ajouter, comme pour compliquer la tâche de l'urbaniste, des conditions locales et particulières.

Nous avons montré plus haut quelles différences existaient entre une ville du Cambodge et une ville du Tonkin. Nous nous bornerons ici à examiner, très brièvement, quelles sont, dans le domaine de l'urbanisme, les conditions particulières au Tonkin.

Une des premières difficultés que rencontre l'urbanisme dans les villes du Tonkin est due au morcellement extrême de la propriété. Morcellement urbain d'abord. Il est la conséquence des causes que nous examinerons tout à l'heure, qui ont provoqué une élévation considérable du prix des terrains urbains, et par suite des loyers. Le résultat inévitable a été le surpeuplement et l'utilisation du terrain au maximum, au détriment de l'hygiène et de la salubrité publiques. Morcellement rural ensuite, qui étend aux banlieues urbaines les inconvénients du morcellement urbain. L'urbaniste se heurte à un état de fait qui s'oppose à tout aménagement urbain rationnel, à des parcelles dont l'exiguité, les dimensions, ne répondent ni aux exigences des habitations urbaines des différents quartiers ni à celles de l'hygiène la plus élémentaire. Nous avons vu que la législation doit donner à ceux qui ont la charge de l'administration et de la construction des villes les moyens indispensables à leur réalisation. Il y aura lieu d'améliorer sur ce point celle de l'Indochine.

La mentalité des populations constitue une autre condition extrêmement importante de l'urbanisme. Elle influe fortement sur les choses et leur aspect, et par elles sur les villes et leur physionomie.

Dans les pays annamites, par exemple, le surpeuplement que nous constatons partout, dans la paillote comme dans l'habitation urbaine, tient, pour une part, à la composition de la famille annamite. Celle-ci, on le sait, comprend non seulement de nombreux enfants, des domestiques, mais encore les aïeuls âgés, les concubines, d'autres parents plus ou moins éloignés. La moyenne de personnes par logement ou paillote varie de 6 à 10 personnes.

Les conditions économiques favorisent la cohabitation. On sous-loue une partie du logement, on loge des étudiants, des parents, des amis, originaires de la ville ou du village natal. On compartimente, comme c'est le cas à Haiphong, des pièces très profondes, d'environ quatre mètres sur douze. Dans ces box, où peuvent seulement tenir le lit de camp et un étroit passage, les familles s'entassent dans la plus dangereuse promiscuité.

Comparez à cette forme d'habitat la maison cambodgienne urbaine en bois, sur pilotis, ou sa sœur, la maison laotienne. Au milieu de leur jardin, largement espacées, généralement bien construites, elles donnent aux quartiers indigènes un air de cité-jardin, une allure, une aisance, qui correspond à la mentalité de leurs occupants. Là, point de clôtures de maçonnerie surmontées de tessons de bouteilles, qui enlaidissent tant les cités annamites. Sans doute y vole-t-on moins ? Point de champs de tombes, lamentables terrains vagues constamment souillés de détritus et d'ordures, malgré le nettoyage qu'opèrent les chiens et les pourceaux. On y incinère les morts.

Ainsi la mentalité, les coutumes, les mœurs influent sur la ville et sur son aspect. Cet esprit de lucre qui, au Tonkin en particulier, aboutit à ces morcellements, à ces entassements sordides ; ce dédain de la propreté dans et autour de l'habitation ; cette crainte trop justifiée des voleurs, déterminent le visage de la cité. De même ce besoin de paraître, cette vanité de façade, revers d'une mentalité très ouverte aux nouveautés, associée à un esprit d'imitation pas toujours judicieux, ont donné à certains quartiers des villes tonkinoises, à leurs boutiques, à leurs constructions, cette architecture que certains croient moderne, dont la prétention et souvent le mauvais goût aboutissent à des résultats esthétiques déplorables.

Dans les villages même, on peut voir la clôture d'euphorbes ou de bambous remplacée par les murs hérissés dont nous parlions tout à l'heure, et une paillote se cacher derrière une porte du plus pur — et du plus navrant — style

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

« arts décoratifs ». Le désastre est irréparable lorsque le villageois, enrichi, élève au milieu d'un ensemble rural qui souvent possède beaucoup de caractère et d'unité, une maison à étage urbaine à l'affreuse toiture de tuiles mécaniques. Il y a là des erreurs à combattre, une mentalité à modifier.

***

D'autres conditions seront sans doute plus difficiles. Et pourtant la solution du problème du logement dépend d'elles au premier chef. Comment espérer apporter une solution au problème de l'habitation populaire dans des villes où non seulement le terrain est cher — pour les causes que nous avons vues, en partie aussi par une politique foncière imprévoyante, — mais où encore, par un concours de circonstances que nous allons examiner, la construction est chère, malgré les prix peu élevés de la main-d'œuvre ? Le terrain est cher, d'abord parce que la rizière est chère. Ensuite parce que le sol urbain est très recherché. L'Annamite a le goût des placements fonciers ; ceci répond à un besoin de sécurité comme au goût de paraître. D'autre part, il faut remblayer avant de construire. Enfin, autour des villes, la spéculation joue un rôle non négligeable. Il importe que les municipalités pratiquent, en vue de réduire ce rôle, une politique foncière active. Qu'elles enlèvent à la spéculation les terrains nécessaires, je ne dis pas à toute son extension, mais à celle des quartiers où, pour d'impérieuses raisons sociales, le terrain *doit* être à bon marché. Enfin la construction est chère parce que l'argent est cher. L'usure est ici, et on devait s'y attendre, l'ennemi du logis sain. Que peut faire l'urbaniste, sinon préconiser une politique de crédit à la construction, dans le même esprit que le crédit agricole ?

La construction est chère, et elle est mauvaise. Là encore, influence de la mentalité. Comparez les bois choisis, triés dans la forêt, qui édifient la maison laotienne et ceux, tout de suite dévorés des insectes, des constructions urbaines au Tonkin. Il faut le dire, mauvaise qualité, manque de conscience professionnelle, instinct de tromperie...

Enfin la mentalité agit encore sur les conditions économiques privées. Ce goût de paraître, que nous retrouvons partout, laisse l'Annamite sans ressources suffisantes pour son logement. Il n'y consacre qu'un pourcentage insuffisant de ses revenus. Dans les pays septentrionaux de civilisation occidentale, en Suède, en Hollande, en Angleterre, en Allemagne, une politique de logements sains et même confortables a pu être menée avec succès parce que l'ouvrier consacre à son logement 20 à 25 % de son salaire. Je ne me hasarderai pas à rechercher de combien est, dans les villes tonkinoises, ce pourcentage. L'enquêteur social, même annamite, ne pourrait jamais le savoir. Mais nous avons tous vu d'élégants jeunes gens, de sémillantes Annamites aux robes multicolores, aux lèvres fardées, rentrer le soir dans des taudis. Nous avons vu les Tonkinois s'endetter pour de longs mois à l'occasion du Têt, d'un mariage, d'un enterrement. Nous avons vu le jeu aussi... Comment, avec une telle mentalité, résoudre le problème du logement ?...

Ce n'est pas ici le lieu de développer ces questions. Mais elles doivent être étudiées et des solutions trouvées. Elles sont urgentes, car les villes se développent, et elles se développent dans le désordre. L'exécution des plans d'aménagement et d'extension, dont nous allons maintenant examiner les grandes lignes, dépend d'elles au premier chef.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

LES PLANS DE VILLES ET L'AMÉNAGEMENT DES VILLES INDOCHINOISES

Nous allons maintenant exposer les lignes générales des plans d'aménagement et d'extension de quelques villes de l'Indochine. Nous verrons, pour Hanoi, la fonction politique jointe à d'autres, naissantes, économiques et intellectuelles, et nous discernerons, dans son plan, la marque de ces fonctions.

Dans Nam-dinh, dans Haiphong, la fonction industrielle, le caractère des populations, ouvrières et artisanales, imprimeront un caractère particulier. Dans Saigon, étudié plus loin, la fonction commerciale, l'importance des populations européenne et chinoise donnent à cette agglomération une hétérogénéité que le plan s'efforce d'harmoniser. Dalat, ville de repos, capitale administrative d'été, pose d'autres problèmes et possède un caractère particulier dû au site et à la nature de sa clientèle. Enfin Vatchay, port en eau profonde du Tonkin, est conçu pour répondre aux besoins de l'Indochine de demain.

Ces villes, de types si différents, capitales ou villes de repos, villes de négoce ou d'industrie, entrepôts ou emporium, remplissent dans l'Union Indochinoise des fonctions précises. Comme dans un orchestre chaque instrument joue sa partie dans l'œuvre exécutée, ces villes, si variées dans leur rôle et dans leur aspect, participent à l'œuvre commune. Leur variété même fait l'unité de la Fédération, comme la variété des organes fait l'unité de l'organisme.

C'est dans ce but que les plans d'aménagement et d'extension affirment et développent ces fonctions.

LE PLUS GRAND HANOI

Hanoi, la capitale de la Fédération Indochinoise, se présente tout d'abord à la fois comme le centre du pouvoir politique de l'Union et comme capitale régionale du Tonkin. C'est à cette fonction politique et administrative qu'elle doit une grande part de sa population et, par suite, de son activité. Mais elle a su profiter de ce privilège pour développer également son industrie, son commerce, son artisanat. Elle possède ainsi une économie plurifonctionnelle, qui équilibre ses activités diverses et la rend moins sensible aux crises économiques que des villes uniquement commerçantes ou industrielles, comme Saigon ou Haiphong. Au centre d'un pays extrêmement peuplé, et de monoculture, elle a bénéficié du complément de celle-ci, l'artisanat, que peut faire vivre l'importance population de fonctionnaires et les fournisseurs de ceux-ci. Elle a ajouté enfin à ces fonctions économiques et politiques, une fonction intellectuelle. Elle est le siège de grandes écoles et d'une Université, d'écoles artisanales et d'arts appliqués, d'institutions scientifiques comme l'Ecole française d'Extrême-Orient, l'Institut Pasteur. Cette fonction intellectuelle, assez récente ne doit pas être sous-estimée. Elle contribue déjà et contribuera encore davantage, dans l'avenir, à son développement.

La population de la capitale est en accroissement régulier. Elle est passée de 75.000 habitants en 1921 à 230.000 de nos jours. Les statistiques ne nous donnent que des chiffres très incertains, surtout ceux qui concernent la partie de la ville, très peuplée, entourant l'ancienne concession française. Tout récemment, cette large zone suburbaine a été rattachée à la ville et permettra à celle-ci de prévoir son extension.

Les problèmes qui se posaient pour son aménagement et son extension ont été résumés dans cette Revue, il y a un peu plus d'un an. Nous ne les exposerons pas à nouveau (1).

Le plan ci-contre établi suivant les directives de M. Cerutti, montre l'aménagement de la zone comprise entre les quartiers actuels et la route circulaire enveloppant les faubourgs, du Grand Lac au sud de la ville.

Au nord, la vieille ville annamite demeure le centre du commerce local dense et actif. Au sud du Petit Lac, la ville commerçante européenne poursuivra son extension, à l'est vers la gare et la rue Borgnis-Desbordes, au sud vers le boulevard Gambetta. Au sud de ce boulevard, les quartiers résidentiels suivront les voies radiales constituées par le boulevard Armand-Rousseau, la route de Hué, le boulevard Jauréguiberry. C'est dans l'axe de ce dernier boulevard, que s'édifie, en face de l'hôpital René-Robin, la Cité Universitaire et toutes les nouvelles constructions de l'Université. Entre celle-ci et la rue Halais s'aménage un quartier de résidence européenne ; entre l'étang de Bây-mâu, actuellement vaste étendue basse, inondée, et le petit lac de la rue Halais, une imposante esplanade de cent mètres de largeur sera bordée d'immeubles à sept ou huit étages, parfaitement orientés.

L'extension des installations ferroviaires et de la gare des marchandises se fera entre l'hôpital René-Robin et la gare actuelle. Entre ces installations et la route Mandarine est prévue une cité-jardin pour le personnel des Chemins de fer.

Toute la partie comprise à l'ouest de la ville actuelle, entre la gare et la route de Sontây sera

(1) Voir notre numéro 108 du 24 septembre 1942.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE HANOI

0 500 1 KM 2 KM

- Ville annamite ancienne.
- Commerce et habitations.
- Quartiers résidentiels.
- Gares et voies ferrées
- Cimetières.

GRAND LAC

FLEUVE ROUGE

I Gouvernement Général.

II Services Administratifs.

III Citadelle.

IV Université et Cité Universitaire.

V Stade Olympique.

VI Hopital René Robin.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

HAIPHONG

1 2KM

CUA CAM

V

V

III

I

LAC

VI

IV

II

II

AEROPORT

Ville commerciale chinoise.
I Villas européennes.
II Résidence annamite.
III Casernes.
IV Quartier du Lach Tray.
V Cités ouvrières
VI Parc des Sports

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

aménagée, au fur et à mesure des besoins, en quartiers de résidence annamite. Résidence dense d'abord, autour des rues animées de Sinh-tu et de Khâm-thiên, puis quartiers de villas et d'habitations isolées. Les parties basses de cette région, encore en rizière, seront aménagées en espaces libres, avec étangs. Des piscines et des stades y sont prévus en grand nombre.

Entre la route de Sontây et le Grand Lac, au sud de celui-ci, un nouveau quartier européen occupera l'espace compris entre le Gouvernement général et le Jardin Botanique, d'une part, et le champ de courses, d'autre part. Ce dernier sera agrandi. Près de lui, une stade olympique occupera les terrains compris entre la route circulaire et la Garde mobile indochinoise. Ce stade, destiné aux compétitions internationales ou interfédérales, sera une des parures de la capitale.

La fonction politique et administrative de celle-ci s'affirmera dans l'édification, sur les vastes terrains situés en face du Gouvernement général, de bâtiments administratifs qui compléteront, suivant le plan d'Ernest Hébrard, le quartier amorcé par la Direction des Finances.

Dans l'axe de ce quartier administratif, une voie traversera prochainement la citadelle et assurera la liaison jusqu'alors impossible entre cette partie de la ville et le fleuve.

D'autres édifices surgiront sur les bords du Petit Lac et remplaceront les bâtiments vétustes et insuffisants des premiers temps du Protectorat. L'hôtel des P. T. T., en construction, un hôtel de ville, digne de la capitale, donneront à cette partie si agréable de la ville, un caractère monumental, sans lui enlever son cachet particulier.

Les liaisons avec l'extérieur seront améliorées. De larges avenues plantées permettront aux routes coloniales aboutissant à Hanoi de pénétrer facilement jusqu'aux abords du centre. De Haiphong et de l'aéroport de Gia-lâm, au lieu de l'incommode pont Doumer, le voyageur arrivera par un pont-route franchissant le fleuve Rouge et aboutissant à l'extrémité du boulevard Gambetta, sur un large rond-point. Cette monumentale entrée de ville, qu'embellira un parc public devant l'Institut Pasteur, est particulièrement réussie.

HAIPHONG, VILLE DE TRAVAIL

Situé au point de rencontre des grandes voies fluviales du Tonkin, sur le Cua-câm, à 20 milles de la mer, la situation hydrographique exceptionnelle de ce port, au point de convergence de toute la batellerie du Tonkin, le désigne pour être le débouché d'un arrière-pays vaste, peuplé, riche en céréales et en minerais.

Il n'a pu échapper malheureusement aux vicissitudes des ports en rivière, et s'est régulièrement et de plus en plus envasé au cours de ces dernières années.

Les travaux entrepris à Sept-Pagodes, et dont il a été parlé dans cette Revue (1), apporteront un remède à ce grave danger, et feront de lui le « port en eaux claires » tant attendu. Ils n'en feront pas toutefois un grand port maritime, et il faudra dans l'avenir que le port de Haiphong se spécialise. Deux fonctions lui permettront de le faire avec succès : celle de port fluvial, distributeur d'un pays peuplé et dont le standing de vie va en s'accroissant ; celle d'une ville où l'industrie a trouvé une main-d'œuvre abondante et fixée, où elle s'est multipliée, où elle peut et doit prospérer.

⁂

Le plan d'aménagement et d'extension, récemment achevé, affirme et prépare ces fonctions.

L'enquête économique sur laquelle il se base et que la Banque de l'Indochine a bien voulu faire établir sur notre demande, estime que 60 % du trafic maritime et 90 % du cabotage seront conservés par Haiphong. Elle ne mentionne pas, d'autre part, les trafics nouveaux qu'il faut attendre de la création d'un avant-port à Vatchay, ni des industries et fabrications nouvelles que l'équipement et l'activité de celui-ci détermineront.

C'est d'abord au port que le plan se devait de donner l'importance. Aux installations sur le Cua-câm, il réserve non seulement les extensions prévues au plan décennal par la direction du port, mais il prépare, à l'ouest, sa jonction avec le port fluvial sur le Sông Tam-Bac, à l'est, il donne les plus grandes facilités ferroviaires avec la gare de triage et la voie ferrée. Le port fluvial, trop à l'étroit, s'agrandit au sud par la création d'une darse sur la coupure du Lach-tray, et la création à cet endroit d'un quartier commercial destiné à desserrer et à prolonger l'actuelle ville commerçante chinoise, étranglée entre le Sông Tam-Bac et la darse Bonnal.

Les quais du port fluvial qui seront spécialisés se poursuivent : au sud, le long du Lach-tray, jusqu'au pont de Lam-ha ; au nord, sur le Cua-câm, la coupure de Haly et le Sông Tam-Bac.

C'est au long de ces artères fluviales, comparables aux bassins des grands ports en rivière, que s'étendront les zones industrielles et d'entrepôts, facilement desservies par fer et par terre. Cette zone industrielle se poursuit, après les installations portuaires du Cua-câm, à l'aval, pour les navires de faible tirant d'eau et se terminera, au delà du triage et de la gare des marchandises, par le marché aux bestiaux et l'abattoir.

La main-d'œuvre, complément indispensable de ces installations, occupera à proximité des installations portuaires des quartiers spéciale-

(1) Voir le nº 91 du 28 mai 1942.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

ment établis pour elle. Ce sont, à l'est, un quartier compris entre l'extension du port sur le Cua-câm, la gare des marchandises, l'abattoir, et limité au sud par des voies nouvelles et des espaces libres ; à l'ouest, entre le Cua-câm et les installations pétrolifères, la Cimenterie et la route Coloniale n° 5 ; au sud, sur le territoire de Kiên-an, qui sera également aménagé, au delà du pont de Lam-ha.

***

Après le travail, nettement localisé par les conditions géographiques, et sa main-d'œuvre, les liaisons avec l'extérieur.

La voie ferrée d'abord. Venant de Hanoi, la ligne actuelle pénètre dans la ville à l'ouest par un pont-route tournant sur le Sông Tam-Bac. Elle rejoint les quais du Cua-câm après avoir contourné la ville actuelle, déjà à l'étroit dans cette ceinture de fer. La plupart des liaisons routières avec l'extérieur sont coupées par des passages à niveau : la route vers Kiên-an et le sud du Tonkin, appelé la « route du Riz » ; la route de Dô-son, si fréquentée le dimanche et pendant l'été, et au long de laquelle la ville étend une de ses tentacules les plus peuplées ; les routes vers la partie aval du port. Cette sujétion des passages à niveau gênait considérablement, bien avant cette guerre, la circulation et les liaisons avec l'extérieur. La solution qui a été adoptée consiste à faire passer en viaduc la voie ferrée, sans modifier le tracé actuel. On évite ainsi des expropriations coûteuses et la reconstruction difficile et rapidement insuffisante des voies ferrées sans cesse rejetées vers la périphérie, toujours dépassée par la croissance urbaine. La gare des voyageurs actuelle deviendra une gare de passage surélevée, comme quantité de gares de grandes villes, à Berlin, à Tokio, à Rotterdam, dans la banlieue parisienne. La gare terminus est reportée près du port, avec celles de triage et de marchandises.

Les relations par terre sont également améliorées. Un pont franchissant le Cua-câm, en amont des installations pétrolifères, rejoindra la route dite « des Eaux », et reliera directement Haiphong à son avant-port en eau profonde, Vatchay. La route de Hanoi qui pénètre dans la ville par le pont levant de Haly et qui constitue le grand axe ouest-est de la ville, la route qui mène à Doson, la « route du Riz », sont élargies et leur profil en travers modifié pour répondre à la circulation routière de demain, privée et de transports.

Le zoning. — Nous avons déjà vu que la situation occupée dans la ville par les quartiers industriels ou d'entrepôts correspondait étroitement à la configuration géographique du port fluvial. Le plan accentue et développe ces données, naturelles et fonctionnelles. Les quartiers de commerce, fixés par les voies d'eau et la rue Paul-Bert, se développeront autour de la nouvelle darse du Lach-tray et dans le prolongement de la rue Paul-Bert. L'île de Haly, encore inoccupée dans sa partie centrale, en constituera également un des centres.

Le plan montre comment se répartissent les quartiers d'habitations.

Le quartier de villas européennes prolonge l'actuel quartier de résidence, aux villas vieillottes. Il est entouré de parcs, de terrains de sports et de jeux. Le tracé de ses voies est déterminé par la direction des vents régnants d'été et la volonté d'éviter la monotonie. A proximité de ce quartier sont prévus église, lycée et une grande clinique-maternité.

Le quartier de résidence annamite, déjà très habité, a été étudié en tenant compte de ce qui existe. Il convenait aussi de conserver à la catégorie sociale qui l'occupe le cadre architectural dans lequel elle est habituée à vivre ; de perturber le moins possible les propriétés tout en apportant l'assainissement et l'hygiène nécessaires. Les dinh et pagodes, leurs vieux arbres ont été conservés et mis en valeur par des espaces libres, des effets d'eau, des servitudes esthétiques.

Afin de lutter contre la pénurie de logements et le prix élevé des loyers, il a été également prévu l'édification d'une cité-jardin destinée aux fonctionnaires annamites.

Les casernes actuelles occupent de vastes terrains près du port et de la plus grande artère commerciale de la ville, elles sont cependant trop à l'étroit et sont dans l'impossibilité de s'étendre. Leur déplacement est prévu. Elles prendront place, à l'est de la ville, à la périphérie du quartier de résidence européenne.

Les services municipaux, dispersés dans la ville, et la mairie, en partie détruite par les bombardements, seront regroupés dans un nouvel hôtel de ville. Celui-ci forme le centre d'une composition monumentale partant du port et axée à la fois sur le campanile de la future gare de voyageurs et le boulevard Bonnal, dont les jardins sont aménagés.

Un Parc municipal des sports utilise le Cercle sportif et le champ de courses actuels pour constituer un vaste ensemble comprenant un stade de compétition, une piscine de 50 mètres, des tennis de matches et d'entraînement, un fronton de pelote basque, un champ de courses de forme moderne. Un système de parcs, parkways et allées de promenade plantées, réunit les différents parcs publics dans lesquels abondent les lacs et pièces d'eaux, les terrains de jeux et de sports.

Enfin, un centre d'attractions, sorte de « Luna Park » ou de foire permanente constituera un quartier où la vie nocturne, animée et bruyante, inséparable de l'activité des ports, pourra sans les inconvénients actuels se donner libre cours,

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

NAMDINH



Université Côte d'Azur. Bibliothèques

NAM-DINH, CENTRE INDUSTRIEL DU TONKIN

Située au centre de la région la plus peuplée du Tonkin, Nam-dinh est, avec ses 60.000 habitants, la sixième ville de l'Indochine. Dans cette province du delta, le rapide accroissement de la population, passée de 975.000 habitants en 1926 à 1.450.000 en 1941, ne pouvait que favoriser le développement urbain. La présence de cette abondante main-d'œuvre, ainsi que sa situation géographique favorable sur les grandes voies de navigation du delta, est à la base de la création, à Nam-dinh, de grandes industries, textiles et autres. C'est à elles que Nam-dinh et sa région doivent leur prospérité.

Jadis citadelle et centre administratif, elle était renommée par le concours des lettrés qui s'y déroulait périodiquement. La ville annamite en a gardé un certain caractère, qui mérite d'être conservé. Mais le bruit des métiers à tisser domine tous les autres.

Le plan général de la ville présente la forme d'un fuseau aplati dû à la courbe d'un ancien canal. Le développement n'a pu se faire que dans le sens longitudinal. Au sud, le canal de Nam-dinh ; au nord, des terrains bas et la digue protégeant la ville, empêchaient toute extension. Mais à l'ouest, les installations de la Société Cotonnière, puissante industrie textile, puis les casernes, enfin la voie ferrée, rendaient également difficile une extension de ce côté.

Le plan d'aménagement doit se contenter de ces conditions. Renonçant à étendre les quartiers de commerce bien localisés, il se contente de fixer le quartier de commerce annamite au long de ses voies actuelles. Le quartier commercial de type européen s'étendra au long du boulevard Paul-Bert, grande voie nord-sud rejoignant le port fluvial, et de l'avenue Clemenceau, axe longitudinal ouest-est, de la ville, mettant en liaison la gare avec le centre et les quartiers résidentiels.

Ceux-ci se développeront à l'est, après le quartier de commerce annamite. D'abord, autour d'un parc public avec son lac aussi grand que le délicat Petit Lac de Hanoi, le quartier de résidence de villas à l'européenne ; puis les quartiers de catégories sociales moins aisées.

LES ÉLÉMENTS FONCTIONNELS. — Nam-dinh s'est édifiée sans plan ; et non seulement son tracé s'en ressent, mais ses bâtiments publics, élevés au hasard, sont dispersés dans la ville, sans ordre. Le plan se propose de les regrouper et de leur donner à la fois leur place et leur efficience. Un nouvel hôtel de ville, au centre de la ville, remplacera la mairie actuelle déjà trop exiguë, et contiendra tous les services municipaux, actuellement dispersés dans quantités de bâtiments, occupant une grande surface de terrain, compliquant le travail, gênant le public. Le tribunal actuel, construction vétuste et laide, trouvera dans la Mairie actuelle les grandes salles et la tenue qui convient à un tel édifice. Le marché central, trop à l'étroit mais bien situé, est agrandi sur place.

A l'extrémité nord de la ville, axée sur le boulevard Paul-Bert, une grande place monumentale est projetée au croisement des routes allant vers Hanoi, vers Thai-binh et vers Hung-yên. Cette place servira d'autogare aux nombreux autocars qui rayonnent de Nam-dinh vers ces provinces peuplées du delta.

Les installations militaires, à l'étroit, pourront s'étendre au nord et à l'ouest. Au delà de la gare, à l'emplacement d'un ancien terrain d'aviation, trop exigu, s'édifie un vaste Parc des sports, actuellement le plus grand d'Indochine. Il comprendra une vaste piscine, presque achevée, un stade de compétition, un terrain d'entraînement, des tennis, un gymnase couvert, un fronton de pelote basque, des terrains pour l'athlétisme, le basket-ball, etc...

Les cimetières, dispersés un peu partout, sont regroupés en une vaste nécropole-parc, sur la route de Ninh-binh, où d'importants bassins — auparavant chambres d'emprunt de terres — donneront un cadre qui s'alliera au calme de ces lieux.

Au sud, le port fluvial s'étend au long du canal de Nam-dinh, sur de vastes terre-pleins, tandis que les entrepôts, les maisons de commerce, le port aux bois, une zone industrielle, se succèdent vers l'aval.

Une des particularités de ce plan sera de conserver, dans une partie de la ville, le caractère traditionnel des maisons et de quelques rues que le mauvais goût et la copie sans discernement du « moderne » n'ont pas encore détruits.

Dans ces habitations, le style annamite, tonkinois même, très varié, n'empêchera pas les soucis d'hygiène de prévaloir. Les artisans, très nombreux à Nam-dinh, sont fixés dans ce quartier. Ainsi se conserveront, dans une même tradition, le métier artisanal et l'architecture autochtones.

Dans une ville industrielle comme Nam-dinh, le logement de la main-d'œuvre ouvrière devait retenir l'attention de l'urbaniste. Différents quartiers sont réservés à cet effet, où le terrain et les constructions seront à bon marché. Déjà la Société Cotonnière a édifié, à l'ouest de la ville, une cité ouvrière qui sera complétée dans l'avenir. Les aménagements nécessaires, l'édification de services sociaux, prendront la place qui convient dans ces cités.

Dès maintenant, au point de vue social et mouvements de jeunesse, la ville de Nam-dinh se place sans doute en tête des villes de l'Indochine du nord. Ces efforts, publics et privés, trouveront dans le plan, qu'il s'agisse de terrains de sports ou de services sociaux, la place qui leur est due.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

VATCHAY

Dernière — et future encore — création urbaine de l'Indochine, tel est Vatchay, port en eau profonde du Tonkin. Nous avons vu que l'envasement du Cua-càm tendait de plus en plus à faire de Haiphong, malgré sa situation hydrographique remarquable, un port de cabotage et un port fluvial. Il a fallu rechercher ailleurs un port susceptible de recevoir les gros navires, d'un tirant d'eau de 10 mètres et plus, qui délaissaient désormais le Tonkin. Les études faites depuis 1940 ont montré que Vatchay, sur la baie de Port-Courbet, en face du port charbonnier de Hongay, présentait de grands avantages techniques et nautiques.

Là encore, la décision de l'Amiral fut décisive. Les travaux du port sont commencés. Que pourra être la ville projetée ?

***

Les dispositions générales sont commandées, d'une part, par les ouvrages du port et la voie ferrée, d'autre part, par la topographie des lieux. Vatchay occupe, en effet, un site extrêmement tourmenté, dans l'île aux Buissons, constituée par des mamelons d'une altitude variant de 40 à 160 mètres et plongeant, principalement au sud, brusquement vers la mer.

La construction des quais et des môles est commandée par les fonds et leur maintien. La construction de la voie ferrée, par le port et ses ouvrages.

Les darses du port de commerce s'étendent au nord et à l'est, sur la rade de Port-Courbet. Au sud, sera édifié un quai de 575 mètres pour les paquebots. Ce quai est protégé par une digue d'une longueur de 1.000 mètres.

Au nord, la voie ferrée s'insinue entre des mamelons et gagne les quais de Port-Courbet sur des terrains remblayés. C'est là que pourront s'épanouir les faisceaux de triage du port. Au sud, la station balnéaire existante s'allonge entre la digue et l'extrémité ouest de l'île aux Buissons. A l'ouest, un canal utilisera la séparation naturelle de l'île et servira au trafic par voie fluviale.

***

Dans ce cadre ainsi constitué par les éléments naturels et techniques, le zoning distribue les quartiers de la manière suivante :

Sur Port-Courbet, la ville commerçante et d'affaires prend place entre les quais et les collines de l'île aux Buissons. Ne disposant que d'une place limitée, ce quartier devra se construire en hauteur et adopter la solution des buildings à grand nombre d'étages. C'est d'ailleurs la solution choisie par Hong-kong, Shanghai, et, de plus en plus, les autres villes portuaires d'Extrême-Orient. Au sud, d'autres buildings, affectés plus spécialement aux banques, consulats, compagnies de navigation, de tourisme, et aux affaires qui en dépendent, s'élèveraient en face du quai à paquebots. Des hôtels y trouveraient également place.

A l'ouest, s'étendent les quartiers résidentiels. Un vaste amphithéâtre, actuellement fermé par deux mamelons et dont le bas-fond marécageux sera remblayé par ces mamelons mêmes, s'ouvrira sur la mer et recevra la brise du large. Plus loin, la station balnéaire conservera son caractère de quartier résidentiel de plaisance.

A l'ouest, au long du canal, s'élèveront les quartiers d'entrepôts ; la batellerie utilisera les terrains riverains. Entre les mamelons, s'édifieront des villages pour la main-d'œuvre annamite, et des cultures maraîchères pourront y être entreprises.

Au nord, la voie ferrée limite, d'une part, un quartier de commerce et d'habitation annamites et chinois, auprès des gares ; d'autre part, entre les installations ferroviaires et le canal de la batellerie, une zone industrielle parfaitement bien desservie par eau, fer et terre. Une colline de 16 millions de mètres cubes permettra le remblaiement facile de cette zone d'une superficie, au sud du canal, de 180 hectares, au nord, de plusieurs kilomètres carrés.

Le port maritime est desservi facilement et directement par la voie ferrée. La gare de triage s'étend à l'arrière des quais et des môles, assez près de ceux-ci pour permettre des relations faciles, assez loin pour ne pas gêner la circulation routière et le trafic du port.

La batellerie possède, sur le canal et sur Port-Courbet tout l'espace nécessaire au remisage des chalands, aux installations, à son développement futur.

La voie ferrée Hanoi-Haiphong-Laikhê-Vatchay arrive à Vatchay par un pont-route permettant à la batellerie un passage facile sans manœuvre. Un viaduc facilite la liaison, sans passage à niveau, entre les rives du canal, à la partie ouest de l'île aux Buissons, et la zone industrielle. La gare des voyageurs, en retrait pour ne pas gêner la circulation routière, mais bien desservie par elle, se trouve au centre du quartier de commerce et d'habitations annamite et chinois. Plus tard, si le trafic des voyageurs maritimes l'exige, une liaison pourra être assurée avec les quais à paquebots et une gare maritime pourra être édifiée dans les extensions sud du port.

SERVICES ADMINISTRATIFS ET PUBLICS. — Les services administratifs et publics se développeront en même temps que la ville. Dès maintenant sont prévus, au sud, à l'emplacement des batteries désaffectées, l'installation des services municipaux. Dans la zone de prélèvements de

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

VATCHAY

1KM



Université Côte d'Azur. Bibliothèques

terres pour le port, s'édifieront, au fur et à mesure des besoins, d'autres services administratifs et publics, comme les hôpitaux, écoles, dispensaires, etc... Situés sur des mamelons arasés, et par conséquent bien ventilés aussi bien de jour que de nuit, ces services trouveront aisément la place qui leur est nécessaire.

Les casernes demeurent à l'emplacement qu'elles occupent depuis l'époque où elles se sont installées, au début du siècle, sur le domaine local. Leur extension peut se faire sur place. Elles servent surtout de station d'estivage. Si des casernements militaires s'imposaient dans l'avenir, il conviendrait de rechercher en dehors de l'île aux Buissons, au nord-ouest de celle-ci, les emplacements nécessaires.

Station balnéaire. — Bien que devant constituer dans l'avenir des quartiers de plaisance plutôt qu'une véritable station balnéaire, nous n'avons pas jugé inopportun de conserver ce caractère actuel à une partie de la ville. Non seulement les circonstances présentes l'imposaient, mais nous pensons que, même dans l'avenir, il ne serait pas déplacé qu'une partie de la ville présentât, au voyageur comme au touriste, des quartiers élégants, un front de mer sinon monumental du moins en rapport avec l'importance future du port et le cadre magnifique de la baie d'Along.

La fonction touristique de Vatchay ne fera que se développer par les facilités d'accès et de communications maritimes qu'offrira le nouveau port. Il convient que les voyageurs étrangers, en prenant un premier contact avec l'Indochine et notre œuvre ici, éprouvent une impression favorable.

La station balnéaire comprend, s'étageant sur plusieurs plans : un boulevard de front de mer, avec des jardins publics et des avenues plantées ; un casino et une piscine d'eau de mer pourraient, dans l'avenir, y prendre place. A l'est de ce boulevard, à l'emplacement actuel de l'hydrobase, un port à yachts et voiliers utiliserait le slip existant.

Sur la croupe des mamelons dominant ce boulevard, s'étageraient les habitations de plaisance de la ville, jusqu'à flanc de coteau. Ces mamelons sont actuellement plantés de pins qui seront conservés. Enfin, au sommet des mamelons, sur une plate-forme à laquelle on accédera par une route partant de l'ouest de l'île, un hôtel et des villas de résidence pourront prendre place dans l'avenir.

Espaces libres. — Dans ces quartiers résidentiels sont réservés des jardins et des terrains de sports et de jeux. Toutes les parties abruptes situées soit entre le port et les quartiers résidentiels, soit au nord de ceux-ci, seront aménagées en jardins et parcs publics. La majeure partie de l'actuelle concession Lapicque, plantée de pins, sera conservée et constituera une zone forestière et touristique. Son but est double : d'une part, elle protègera les bords abrupts des mamelons contre l'érosion et recouvrira des terrains effondrés inutilisables ; d'autre part, cette parure verte donnera à la ville et à ses quartiers résidentiels un aspect des plus agréables.

***

Tels sont, rapidement dépeints, les visages futurs de quelques villes indochinoises. Elles expriment toutes, suivant leurs fonctions diverses, la vie de ce pays, son multiple aspect. Tous ces plans s'efforcent, au delà de notre actuelle économie obsidionale, de répondre à des besoins et à des fonctions futures, à des possibilités toujours nouvelles, à la vie non seulement d'aujourd'hui mais de demain.

« Vivre, écrit Alain, c'est toujours sans arrêt ni repos, créer, faire. Pourquoi n'a-t-on jamais remarqué que *faire,* c'est toujours réaliser du futur. »

N'est-ce pas le but de ces plans ?

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

... Il a pu y avoir confusion, dans l'esprit de nos dirigeants, entre les grands travaux et les travaux ordinaires de la nation. Il est banal qu'une nation électrifie ses campagnes et ses voies ferrées, construise ses hôpitaux et ses groupes scolaires, équipe sa science. Le grand travail commence là où le travail perd ses droits, c'est-à-dire à l'imagination.

Le grand travail ne se caractérise pas seulement par l'afflux des ouvriers, ni même par la masse des matériaux où des capitaux remués et engagés, mais par le fait qu'il requiert l'attention unanime du pays, qu'il exige sa collaboration spirituelle, qu'il y crée une unité temporaire et passionnée, et qu'il relève expressément des qualités de la race.

Jean GIRAUDOUX.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

LES RÉALISATIONS

L'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION SAIGON-CHOLON

PAR M. PUGNAIRE,
Ingénieur E. C. P.

On sait qu'à l'arrivée des Français, cette agglomération qui atteint aujourd'hui un demi-million d'habitants, comprenait d'une part, une ville commerçante *chinoise* d'environ 40.000 habitants, centre d'entrepôt des riz de Cochinchine, d'autre part, commandant la rivière, une citadelle annamite avec d'assez faibles effectifs. Quelques fortins avancés devaient assurer la défense de cette agglomération marchande.

La ville française se fixe sur la rivière de Saigon, lieu d'arrivée des forces et du ravitaillement. Elle est déterminée par la rade et le port de guerre. Le Plan des Amiraux étend la ville entre celui-ci et la citadelle, tandis que la ville commerciale s'allonge le long de l'arroyo Chinois. Le port de commerce se développera à l'aval de celui-ci. Dès 1850 les Messageries Impériales s'y fixent à l'emplacement actuel des Messageries Maritimes.

La ville française gagne ensuite le « Plateau », où s'édifiera la ville de résidence, le quartier de villas.

Au long de l'arroyo Chinois se développe Cholon, rejoignant Saigon et gagnant Khanh-hôi, attiré par le port de commerce. Le canal de dérivation favorise son extension au sud.

Cependant, au nord de Saigon, une population nombreuse s'accumule dans les faubourgs, aux sorties de la ville, au long de la route Coloniale qui rejoint l'Annam, vers Gia-dinh. Une influence qui ne semble pas avoir été assez dégagée est celle due aux moyens de transport. La construction du tramway vers Govap a déterminé un important peuplement tout le long de son parcours.

Le plan d'aménagement de la Région, dressé par nous-même sous la direction de M. Cerutti, chef du Service central d'Urbanisme et d'Architecture, évalue à 1.000.000 d'habitants, la population de la région Saigon-Cholon dans un demi-siècle. Nous pensons que ce chiffre sera dépassé.

La surface actuelle de la Région, avec ses 5.000 hectares sera insuffisante pour une telle population. Sur les 3.000 hectares affectés à l'habitation individuelle et collective, la densité atteindrait 5 à 600 habitants pour ce dernier cas, ce qui est trop pour Saigon.

Nous allons examiner les dispositions du plan d'aménagement.

ZONE COMMERCIALE

La zone commerciale s'étend, au nord, jusqu'à la nouvelle gare des voyageurs, implantée au croisement de la rue Chasseloup-Laubat et du boulevard de la Somme prolongé ; à l'ouest, jusqu'au camp des Mares où viendront buter les Halles centrales, projetées sur l'emprise des voies de la gare actuelle.

A Cholon, le déplacement de la gare actuelle entre Phu-lam et l'hippodrome attirera à elle la zone commerciale chinoise. Le boulevard Gallieni et le nouveau boulevard Maréchal-Pétain relieront ces deux zones éloignées. Le long d'eux s'étendra la zone des habitations de type compartiments, déjà amorcée sur le premier de ces boulevards.

ZONE INDUSTRIELLE

Les terrains d'extension de la zone industrielle sont situés le long de l'arroyo Chinois et des canaux qui lui sont parallèles : canal Bonard, canal de doublement. L'île de Khanh-hôi, où existent d'importantes installations portuaires trop coûteuses à déplacer est aussi un quartier tout indiqué pour le développement des industries, des docks, des entrepôts. C'est d'ailleurs au long de ces voies d'eau que sont localisées ici comme ailleurs, les industries, grandes rizeries, distilleries, usines de transformation, fabriques, poteries, ateliers de constructions mécaniques, centrale électrique. Toutefois la direction sud-ouest-nord-est des vents dominants commande de rejeter le plus au sud possible les installations qui polluent l'atmosphère par leurs fumées.

Quels que soient les progrès réels obtenus dans la construction d'appareils fumivores, il convient

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

de protéger les quartiers d'habitation. Pour cette raison, la zone industrielle de Saigon doit s'étendre plutôt au sud du canal de doublement et s'arrêter immédiatement au nord du canal Bonard. Dans cette zone, le plan n'admet que quelques petits secteurs d'habitations indispensables à la surveillance ou à la direction.

Ces secteurs sont judicieusement situés près des ponts qui facilitent les liaisons avec le centre urbain ou près des confluents qui bénéficient d'une plus grande ventilation.

ZONE RESIDENTIELLE

C'est sur le Plateau, au nord de la rue Chasseloup-Laubat, que devaient logiquement s'installer les quartiers de villas européennes. Toutefois, les obstacles comme la plaine des Tombeaux, de vastes installations militaires, l'arroyo de l'Avalanche et le quartier de Tân-dinh et de Da-kao, ont empêché cette zone de s'étendre au nord et à l'est. Cependant, depuis quelques années, elle a débordé au nord, sur le territoire de Gia-dinh, au long de la rue Mac-Mahon prolongée, à l'ouest, sur l'immense plaine des Tombeaux où s'amorce un quartier résidentiel de luxe. Mais elle ne pourra s'épanouir librement, après cette dernière plaine bien ventilée et favorable à la construction, qu'en gagnant les terrains limitrophes de Gia-dinh.

Le plan directeur a prévu une zone à cette extension vers Go-vap, au delà du Tour de l'Inspection. Entre cette promenade et l'Avalanche, la zone basse de Gia-dinh sera également utilisée après avoir été exhaussée par les terres provenant du creusement d'un vaste lac artificiel projeté à l'ouest de l'avenue Lê-van-Duyêt. Autour de ce lac seront aménagés un parc d'expositions périodiques, un stade de compétitions, des cercles sportifs et nautique, enfin le centre administratif de la province.

LE PROBLEME DES PAILLOTES

Un des problèmes à résoudre, des plus difficiles mais aussi des plus indispensables, est celui de la paillote, ce logement misérable et insalubre dans lequel vit, d'une façon précaire mais toujours renaissante, la population la plus pauvre de la cité. Son installation sur de vastes étendues périphériques et jusqu'au cœur de la ville arrête tout aménagement convenable. Une solution intéressante et, espérons-le, définitive a été préconisée par le docteur Hérivaux, chef du Service d'Hygiène et, de suite, les réalisations ont été envisagées. On a déterminé, à la périphérie de la région, les zones propices à l'installation définitive des « paillotards » expropriés pour cause d'utilité publique et dont les ressources sont insuffisantes pour habiter dans les compartiments urbains. Quatre grosses cités satellites recevront une population qui occupe actuellement 25.000 paillotes et atteint 150.000 habitants, le tiers de la région. Ces cités sont conçues suivant les règles des cités ouvrières modernes. Elles se composent de logements individuels, isolés ou accolés par deux, convenablement exécutés en matériaux légers dont la paillote reste cependant le principal élément. Les édifices nécessaires à la vie collective y sont prévus : marché, boutiques, maison commune ; square, stade, bains publics, écoles, maternités ; poste de police, pagode, théâtre. Déjà un village d'essai s'élève sur le terrain militaire de Phu-tho, à l'ouest de l'hippodrome. En moins de six mois, tous les emplacements ont été retenus.

L'emplacement de ces cités a été choisi de manière à éviter aux occupants un long déplacement pour se rendre à leur lieu de travail. Un de ces villages est en construction à Chanh-hung. Un autre va se construire bientôt a Thanh-my-tay. Deux autres sont prévus, l'un sur la rive gauche de la rivière de Saigon, l'autre à Phu-lâm, au nord de la voie ferrée allant à My-tho.

LE LOGEMENT DES CLASSES MOYENNES INDOCHINOISES

Le problème du logement des petits fonctionnaires, des petits employés, recevra également une solution par la création de petites cités-jardins ouvrières et administratives. L'une est prévue à Chi-hoà, entre les casernes du 5e R. A. C. et la Garde mobile, sur la route de Phnom-penh, l'autre proche des abattoirs, spécialement affectée aux ouvriers de cet établissement.

Les efforts privés des grandes sociétés, des banques, des maisons de commerce et des grandes administrations, comme celle des chemins de fer, s'ajouteront à ceux-ci, forcément limités.

LES GRANDS AMENAGEMENTS FONCTIONNELS

L'agglomération de Saigon, en dehors de ses fonctions économique, commerciale et industrielle, a d'autres fonctions importantes : fonction administrative comme capitale de la Cochinchine, fonction militaire comme siège d'une division et de la Marine nationale. Le développement prévisible de ces diverses administrations civiles et militaires nécessitait une revision de leurs programmes. L'Armée et la Marine, soucieuses de composer leurs intérêts avec ceux de l'urbanisme, ont proposé d'échanger les terrains militaires indispensables à l'aménagement du plus grand Saigon contre des terrains du domaine régional ou, à défaut, des terrains privés convenables. Un accord de principe est déjà intervenu. C'est ainsi

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

que pourra être créé un centre administratif à caractère monumental sur le vaste quadrilatère compris entre le boulevard Norodom au sud, la rue de Massiges à l'ouest, la rue Richaud au nord, la rue Rousseau à l'est, occupé actuellement en grande partie par des installations militaires et en particulier par les casernes du 11e R. I. C., qui seront déplacées. Une incidence intéressante de cette réalisation sera de mettre à la disposition du commerce et des sociétés immobilières des terrains occupés actuellement par l'Administration civile dans des rues commerçantes comme la rue Catinat.

D'autres travaux considérables sont projetés : la gare de voyageurs de Saigon, la gare voyageurs-marchandises de Cholon, les halles centrales, doivent être déplacées tant pour tenir compte des nécessités de la circulation que pour faire face à leur besoin d'extension. La gare actuelle de Saigon, placée trop près du centre, resserre entre le boulevard Gallieni et l'arroyo Chinois les quartiers d'habitations, et arrête pratiquement le commerce à la place Cuniac. De plus, l'emprise des voies ferrées intercepte fâcheusement la circulation routière est-ouest qui bute au nord de la rue d'Espagne sur deux et même trois passages à niveau.

La gare de Cholon a un emplacement plus défectueux encore. Par sa position centrale, elle oblige la voie ferrée de Saigon à Mytho à couper longitudinalement d'est en ouest et dans sa partie centrale le territoire de Cholon, dont les liaisons nord-sud se heurtent également à de dangereux passages à niveau.

Les halles centrales seront édifiées sur l'emplacement de la gare actuelle de Saigon. Elles auront toute la place nécessaire à leur extension et à leur modernisation.

Un nouvel hôtel de ville se dressera sur la place Cuniac et occupera, avant les halles, la partie antérieure des terrains de la gare actuelle. La mairie actuelle sera rasée pour permettre le prolongement du boulevard Charner. Un grand lycée européen pour garçons sera édifié au nord du lycée Pétrus-Ky, à l'angle de la rue Chasseloup-Laubat et du boulevard Hui-bon-hoa. Seize hectares de terrains lui sont réservés, face à la cité résidentielle Hui-bon-hoa. La gendarmerie s'installera rue de Verdun, près de la nouvelle prison de Chi-hoà. Parmi ces aménagements, nous citerons encore un grand centre de sports dans la plaine des Tombeaux pour les manifestations fédérales, et un vaste cimetière dans le quartier de Chi-hoà, à la limite du territoire de la Région.

LA CIRCULATION

En dehors des aménagements ci-dessus décrits, des prolongements d'artères existantes, des percées nouvelles assureront les liaisons nécessaires à travers les quartiers actuels ou d'extension. Nous ne citerons que les principaux : le prolongement du boulevard de la Somme aboutissant à la nouvelle gare de voyageurs, celui du boulevard Luro à travers les casernes du 11e R. I. C., qui permettra de décongestionner la circulation rue Paul-Blanchy. Le percement du boulevard Charner jusqu'à la rue Tabert, à travers l'hôtel de ville actuel, et son raccordement à la rue Pellerin par une vaste place. L'élargissement de la rue Pellerin et son prolongement jusqu'à l'Avalanche avec raccordement à la rue Mac-Mahon. Ces derniers travaux auront pour résultat de constituer le grand axe viaire de la région assurant une liaison directe entre Saigon et l'aéroport de Tân-Son-Nhut, entre le centre des affaires et les zones résidentielles de Gia-dinh.

Sur le territoire de Cholon sont projetés : l'élargissement de la rue de Nancy qui, avec le boulevard Hui-bon-hoa, constituera une majestueuse avenue-parc aboutissant au centre de sports et à l'hippodrome ; l'aménagement en boulevard du canal de Ceinture ; le percement d'une avenue-jardin réunissant le centre commercial de Cholon à la future gare de la ville. Enfin dans le quartier industriel de nombreuses voies projetées faciliteront l'accès des îlots situés entre les canaux.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

LES RÉALISATIONS DANS LE PLUS GRAND HANOI

PAR H. GUIRIEC,
Résident-Maire de Hanoi.

L'ISOLEMENT dans lequel la marche des événements a placé l'Indochine est évidemment peu favorable à l'éclosion de constructions nouvelles. A d'autres époques il est possible que l'on se fût tenu à la conservation de ce qui existe et que l'on eût renvoyé les réalisations nouvelles à une période apparemment plus propice. Confiant dans les destinées de l'Indochine, soucieux de favoriser le rapide épanouissement que, dans l'après-guerre, réservent à l'Union sa situation privilégiée et ses ressources naturelles, l'Amiral a voulu que l'activité de l'Indochine s'orientât résolument vers la préparation d'un avenir plus fécond encore que le passé, ouvert sur une perspective de grandeur et de prospérité.

De multiples réalisations ont, dans la cité de Hanoi, marqué cette volonté.

Depuis quelques années, notre capitale du Nord se développe suivant un mouvement très rapide. Sa population, qui croît à un rythme accéléré, se trouve trop resserrée dans les limites de la ville.

Le plan d'aménagement et d'extension dressé par le Service Central d'Urbanisme et d'Architecture prévoit une large extension de l'agglomération urbaine hors des limites actuelles de la ville. Son exécution, étagée sur une période aussi longue qu'il conviendra, dotera Hanoi des voies larges et directes que doit posséder une cité moderne et disciplinera définitivement la construction qui, trop souvent ne s'est, dans le passé, soumise qu'à des règles assez vagues.

Un très important programme de constructions, administratives et autres, est en voie de réalisation. Ces bâtiments, dont beaucoup sont d'un aspect monumental, vont donner à notre ville une nouvelle échelle, et une parure digne d'une capitale.

Nous nous proposons de passer rapidement en revue les principales de ces réalisations.

LA CITE UNIVERSITAIRE

Le premier acte important de la réalisation de ce plan grandiose a été l'érection d'une Cité Universitaire. L'exécution d'une œuvre aussi considérable nécessitera un délai assez long. Toutefois, les travaux sont poussés très activement et déjà, deux vastes pavillons sont terminés dont l'un est en service depuis un an et qui recevront, à la rentrée prochaine, cent soixante étudiants. En bordure de l'avenue Jean-Decoux, dont la plate-forme est en grande partie construite, se dresse le gros œuvre d'une série d'autres pavillons. Dans peu de temps, Hanoi pourra s'enorgueillir de posséder une Cité Universitaire comparable en tous points à celles des grandes villes d'Europe.

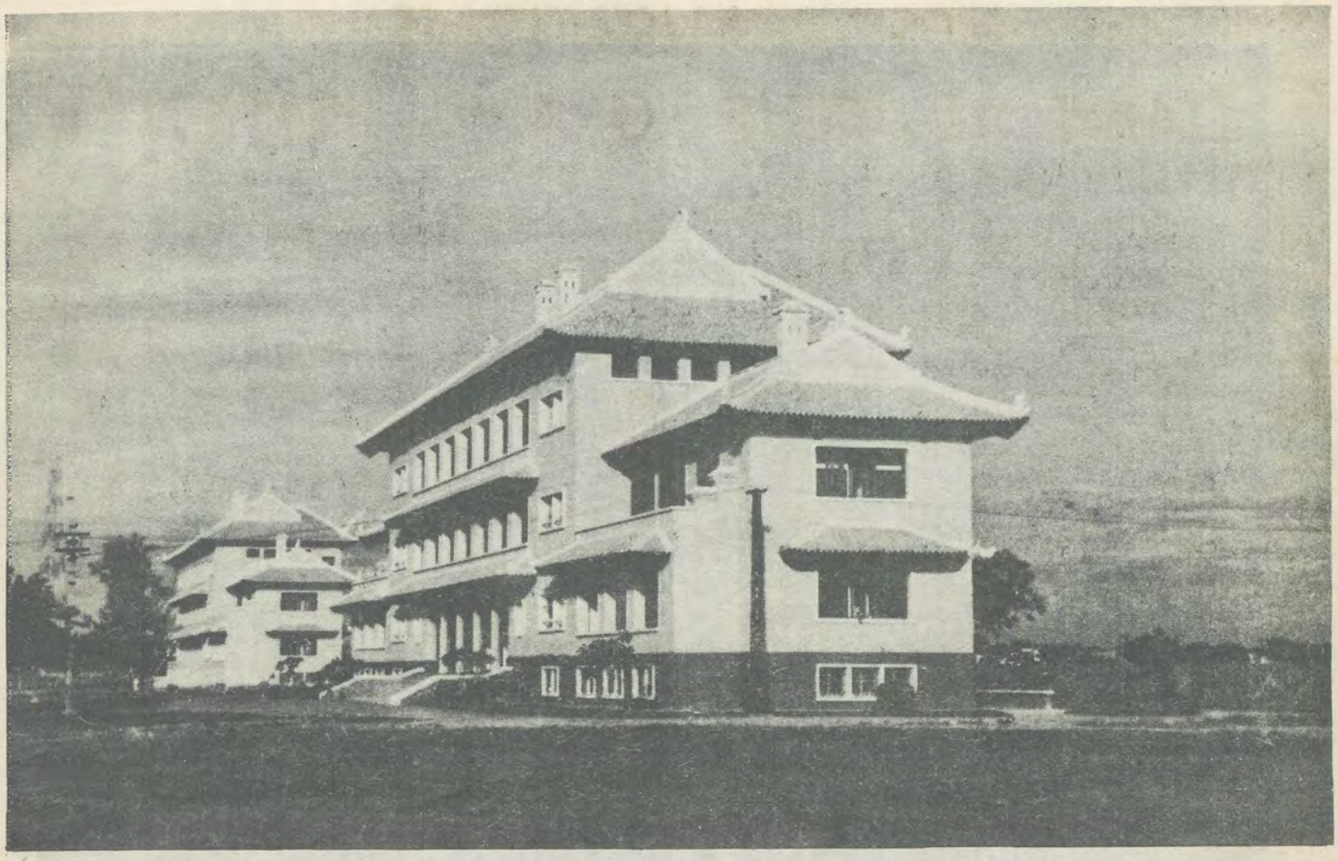
L'HOTEL DES P. T. T. ET LA CHAMBRE DE COMMERCE

Les fondations du nouvel hôtel des Postes, des Télégraphes et des Téléphones sont terminées et la construction du bâtiment se poursuit activement. Déjà les Chambres de Commerce et d'Agriculture ont inauguré, en 1941, ce bâtiment de lignes modernes et d'allure imposante où elles ont installé leurs bureaux. Cette belle construction tiendra plus tard une place honorable dans l'ensemble qu'elle constituera en face d' Petit Lac avec le grand bâtiment du Crédit Foncier, le nouvel hôtel des Postes et l'hôtel de ville reconstruit. L'assemblée consulaire a, en outre, mis en service, il y a quelques mois, à l'extrémité de la rue Duvillier, une école de commerce, conçue dans un style simple et pratique, et où une centaine d'étudiants reçoivent un enseignement professionnel de solide qualité.

On ne saurait émettre, en faisant l'inventaire des réalisations effectuées à Hanoi, les améliorations substantielles apportées à l'agencement de divers établissements administratifs : aménagements et constructions diverses à l'hôpital de Lanessan et à l'hôpital René-Robin, agrandissement considérable des bureaux du Gouvernement général, de la Bibliothèque centrale, etc...

Les organismes extra-administratifs et les chambres professionnelles locales se sont montrées animées du même esprit de réalisation. C'est ainsi que l'Ecole française d'Extrême-Orient a pu, avec le bienveillant appui du Chef de l'Union Indochinoise s'engager dans la construc-

Université Côte d'Azur. Bibliothèques



Cité Universitaire à Hanoi. — Pavillons pour Etudiants.

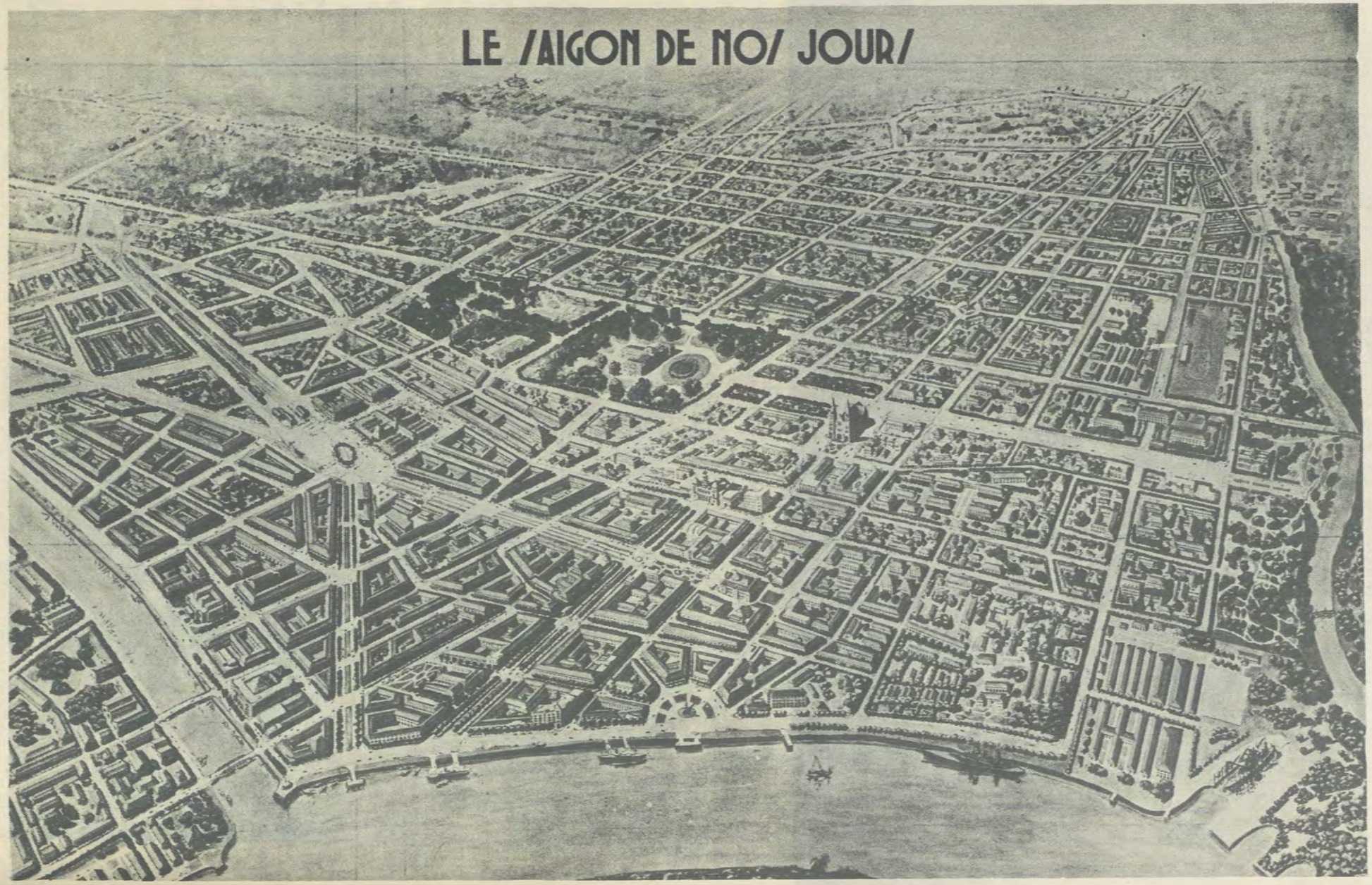
La stèle Alexandre de Rhodes à Hanoi.



Photo
ATELIER

J. LAGISQUET
Architecte

Université Côte d'Azur. Bibliothèques



Université Côte d'Azur. Bibliothèques

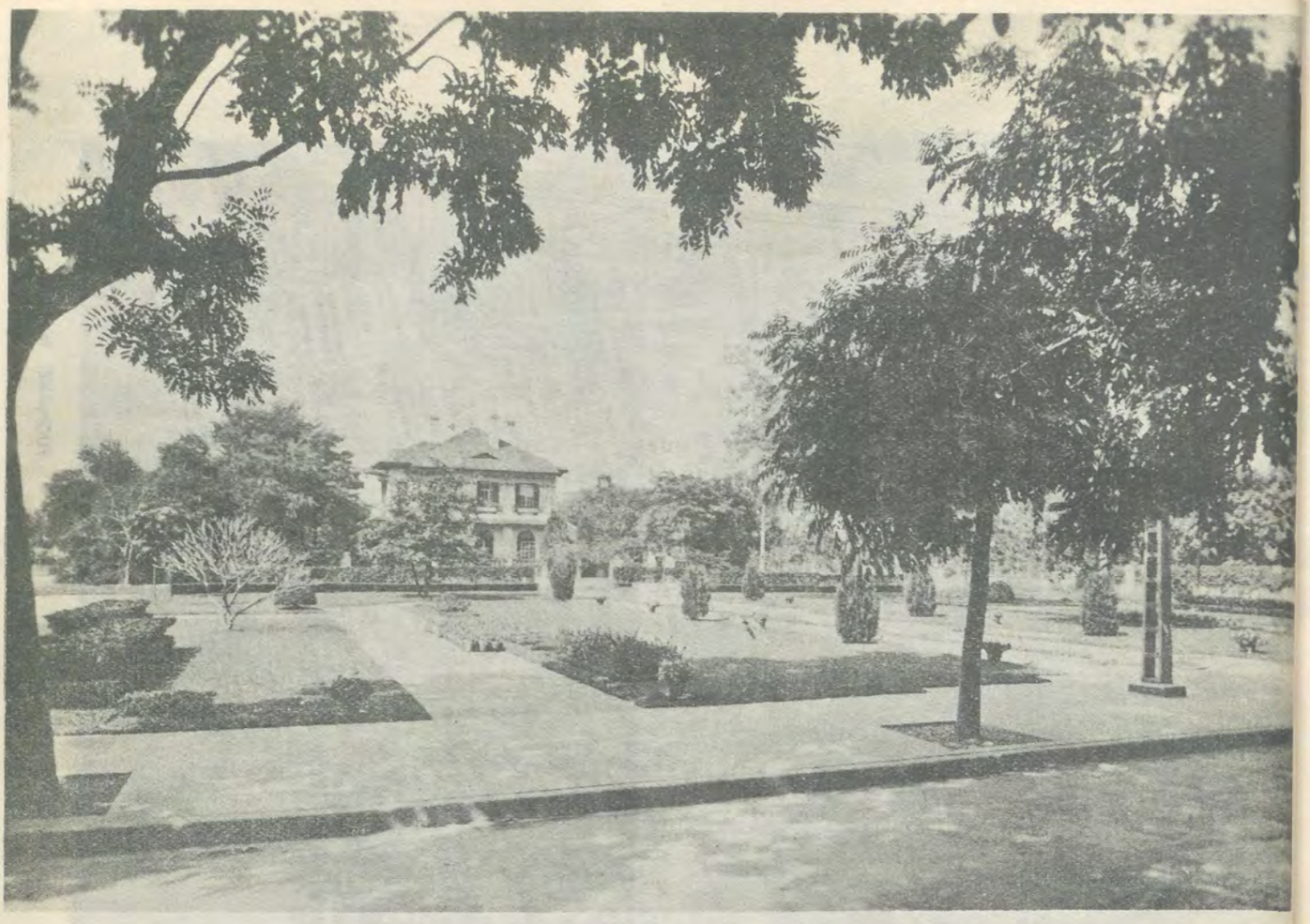
LE SAIGON DE L'AVENIR



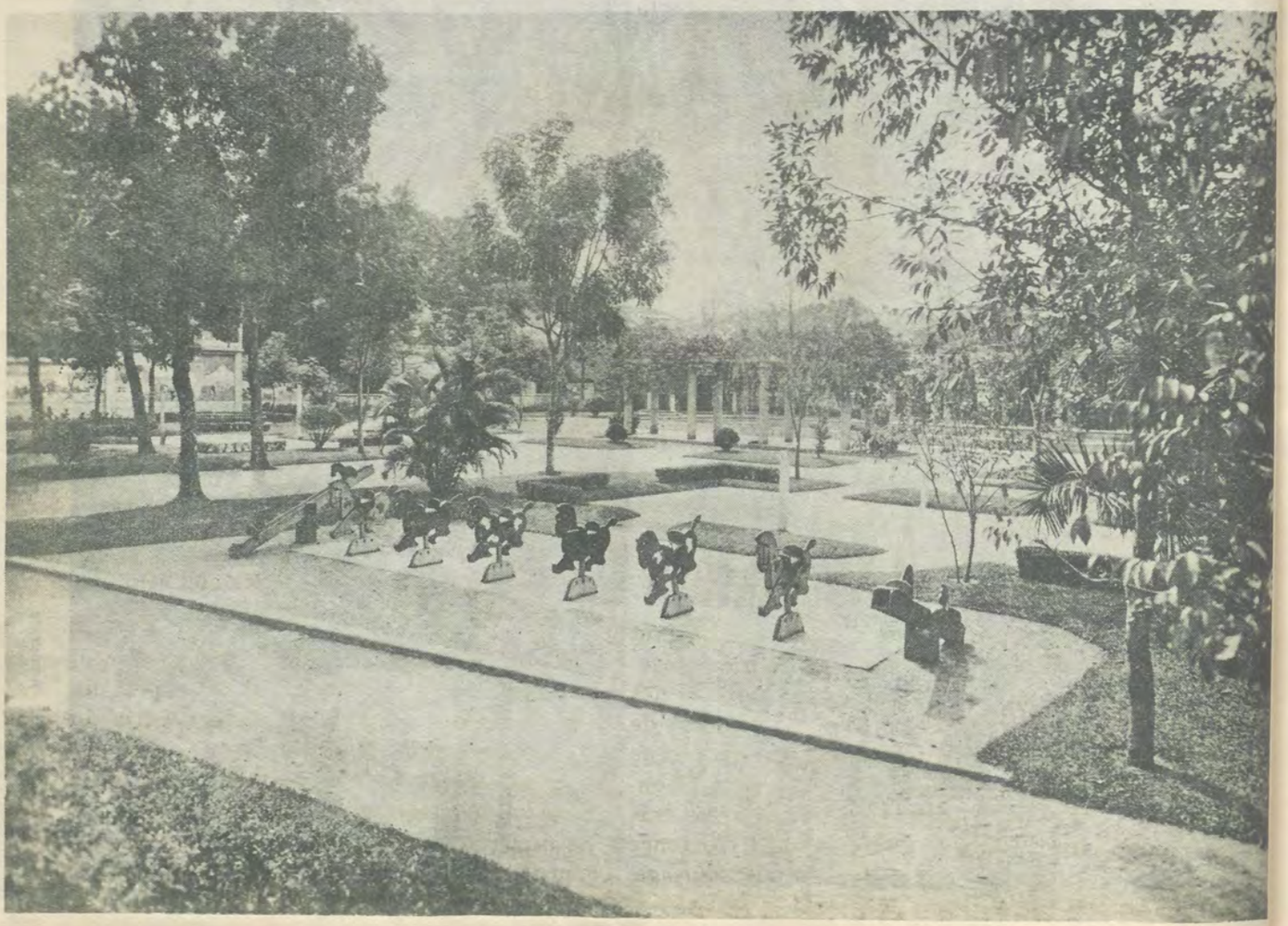
CERUTTI, Architecte

PUGNAIRE, Ingénieur

Université Côte d'Azur. Bibliothèques



HANOI — **Ci-dessus :** *le square Hébrard ;* **ci-dessous :** *le jardin d'enfants, dus à l'initiative du Résident-Maire VIRGITTI (1937).*



Université Côte d'Azur. Bibliothèques

tion d'une nouvelle bibliothèque qui lui permettra de ranger, dans des conditions meilleures et plus décentes, les trésors bibliographiques dont elle a le dépôt.

L'ATELIER DE PRECISION

L'amélioration de l'équipement industriel que possède l'Administration indochinoise a conduit à d'heureuses réalisations. Un vaste atelier destiné à la fabrication des instruments de précision s'élève, depuis quelques mois, à l'extrémité de la rue Duvillier. L'Atelier des Monnaies est en cours d'achèvement et pourra sans tarder recevoir les installations qui lui sont nécessaires.

CONSTRUCTIONS DE L'ARMEE

L'autorité militaire, de son côté, a fait construire plusieurs bâtiments vastes, élégants et parfaitement aménagés, destinés à servir au logement des officiers et sous-officiers célibataires.

L'utilisation de ces deux pavillons, conçus dans le style annamite moderne, contribuera, dans une mesure qui n'est nullement négligeable, à résoudre le problème ardu que pose la crise du logement de la population urbaine.

CONSTRUCTIONS RELIGIEUSES ET SOCIALES

Les RR. PP. Dominicains, suivant le même exemple, ont, avec l'appui de l'Administration, bâti sur un terrain qui leur a été gratuitement cédé par le Gouvernement général, le Cercle Renaissance où de nombreux étudiants catholiques, Français et Indochinois, sont hébergés dans d'excellentes conditions. Le Foyer des étudiants catholiques, d'un style nettement inspiré de l'art annamite, ajoute à ce quartier résidentiel une note locale pleine d'intérêt.

LES HABITATIONS A BON MARCHE

Enfin, pour combattre la crise du logement assez aiguë dans une ville dont le rapide développement dépasse toute prévision, l'office des habitations à bon marché construit, le long de la rue Maurice-Graffeuil, à proximité de la rue Sœur-Antoine, une série d'habitations confortables. Dix-huit logements pourront être mis à la disposition du public dès le mois d'octobre ou de novembre prochain et l'Office envisage, dès à présent, d'entreprendre de nouveaux travaux.

LA CONSTRUCTION PRIVEE

La crise du logement sévit et pourtant l'initiative privée ne s'est nullement désintéressée de la construction. Entre juillet 1940 et juillet 1943 plus de 600 logements ont été construits dans la ville de Hanoi, certains dans de remarquables conditions de confort et même de luxe. Les villas qui bordent le boulevard Jauréguiberry et la rue Résident-Miribel, à proximité du lac de Thiên-Quang, méritent à cet égard d'être citées. Sous l'influence des idées émises par le Service central d'Urbanisme, divers propriétaires ont adopté, pour leurs nouvelles constructions, le style annamite moderne. Cette initiative a donné des résultats charmants.

LES TRAVAUX MUNICIPAUX

Presque tous les logements récemment élevés se dressent dans les quartiers éloignés du centre, sur des terrains auparavant inutilisés et presque partout couverts de mares. La prévoyance de la Municipalité qui, depuis plusieurs années, exécute d'importants travaux de remblai et d'aménagement, a permis ces réalisations. Et l'activité des Services municipaux dans ce domaine ne subit aucun ralentissement. Entre juillet 1940 et juillet 1943, 230.000 mètres carrés de mare ont été comblés, près de 7.000 mètres de rues ont été aménagés et livrés à la circulation, plus de 14 kilomètres d'égouts ont été construits.

L'accroissement extrêmement rapide de la population a eu pour effet de rendre insuffisante la production journalière d'eau potable. Un programme a donc été élaboré, l'an dernier, qui prévoit une production double. Ce programme qui comprend :

Le forage d'un quatrième puits à l'usine de la Concession ;

La construction d'une nouvelle usine à cinq puits dans le quartier de la Gare ,

La construction de deux usines de pompage au bord du fleuve Rouge, a déjà reçu un large commencement d'exécution ; le quatrième puits de la Concession est en service depuis deux mois, le premier bassin de pompage et d'alunage depuis un mois, le forage du premier puits de l'usine de la Gare est presque terminé. La production journalière d'eau potable s'est, à la suite de ces

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

réalisations et après revision des installations de la vieille usine de Yên-phu, élevée de 8.000 mètres cubes. Les difficultés que rencontrait, il y a quelques mois, la population de Hanoi à s'approvisionner en eau ont disparu.

L'achèvement des travaux inscrits au programme mettra à la disposition des usagers, même lorsque l'extension de la ville aura grossi considérablement, une abondance d'eau qui excèdera les besoins actuels et qui permettra d'envisager sans inquiétude le développement ultérieur de la population. La longueur des canalisations de distribution s'est, en trois ans, accrue de 6.000 mètres linéaires. Dans quelques mois, elle aura encore augmenté de 3.000 mètres.

Ce rapide inventaire des travaux réalisés à Hanoi depuis trois ans ne donne qu'une idée générale de l'œuvre accomplie. Nombre d'autres réalisations auraient pu être citées. Seules paraissent dans ces lignes les plus importantes ou les plus caractéristiques. Il faut d'ailleurs noter, en terminant, que le programme des travaux à réaliser est loin d'être épuisé.



Université Côte d'Azur. Bibliothèques

DALAT

PLAN D'AMÉNAGEMENT ET D'EXTENSION

ÉCHELLE

0 500 1000 1500 2000



LEGENDE

1 ZONE COMPARTIMENTS ET VILLAS JUMELÉES
2 VILLAGES ANNAMITES
3 VILLAS ISOLÉES {B C D E
4 HOTEL DE VILLE
5 ZONE HOTELIÈRE
6 CASINO-CERCLE
7 BUREAUX GOUVERNEMENT GÉNÉRAL
8 PALAIS GOUVERNEMENT GÉNÉRAL
9 DAO
10 ZONE COMMERCE EUROPÉEN
11 ZONE COMMERCE INDOCHINOIS
12 FUTUR MARCHÉ
13 SERVICE GÉOGRAPHIQUE
14 CITÉ T.P.
15 CITÉ P.T.T.
16 CITÉ DES INDOCHINOIS
17 ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES
18 ZONE HOSPITALIÈRE
19 ZONE SPORTIVE-STADES
20 CAMP DE JEUNESSE
21 CENTRE INTELLECTUEL
22 MUSÉE ETHNOGRAPHIQUE
23 ZONE NON ŒDIFICANDI
24 ESPACES LIBRES

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

LES RÉALISATIONS D'URBANISME A DALAT

PAR A. BERJOAN.
Résident-Maire de Dalat,

ET J. LAGISQUET,
Architecte D. P. L. G.

C'est à l'Amiral J. Decoux que Dalat doit d'avoir été dotée d'un plan d'aménagement et d'extension réglant son développement suivant un ordre de raison et d'harmonie. Dès sa prise de fonctions, en 1940, il en confie l'étude au Service Central d'Urbanisme et d'Architecture nouvellement reconstitué et prend des mesures conservatoires. Le 26 avril 1943, il approuve ce nouveau plan que, suivant ses directives, les services d'Architecture des Travaux publics et municipaux ont élaboré, constitués en une équipe animée du désir de répondre à l'appel et à la volonté du Chef.

L'intervention de ce plan présente un intérêt d'autant plus pressant que Dalat connaît un essor prodigieux, ayant presque doublé depuis l'année 1940 et sa population et le nombre de ses villas.

***

Le plan d'aménagement et d'extension de Dalat a été étudié d'après les principes généraux qui président à l'établissement de tels documents, principes qui visent à régler le développement harmonieux et rationnel de l'ensemble et de chaque partie de la cité, en fonction de la mission et du rôle qui lui sont impartis dans le pays ou la région où elle se trouve. C'est en se référant à ces principes que les divers problèmes que posent le Dalat actuel et le plus grand Dalat ont reçu des solutions qu'il me paraît intéressant de retracer ici.

Il a été souvent remarqué que Dalat forme un ensemble d'une étendue démesurée, étiré d'ouest en est sur une ligne mince. Les zones d'habitation sont sans profondeur. La ville est invertébrée, sans centre actif, et ne présente pas de foyer d'attraction où la population se rassemble volontiers. Les zones de commerce, les centres administratifs sont dispersés et ne paraissent plus adaptés aux besoins actuels.

Le Dalat tel qu'il se présente sur le plan forme, au contraire, un corps homogène concentré autour de deux axes qui forment son ossature. L'extension est dirigée vers le sud, l'ouest et le nord-ouest.

Le plan ci-contre souligne que l'agrandissement des zones d'habitation a été largement prévu. Les superficies actuelles bâties représentent environ 180 hectares, celles réservées pour l'extension atteignent 300 % de ce total et portent sur environ 2.200 terrains. Les zones d'habitation s'ordonnent autour d'un centre, car à cette cité ainsi regroupée, un centre a été donné. Il est établi sur la rive sud du Lac et constitué par les grands hôtels, le casino et les quartiers commerciaux, ces divers pôles se trouvant voisins et formant un ensemble.

Les centres administratifs ont été différenciés et groupés suivant leur spécialisation. Ils s'ordonnent autour du lac qui apparaît ainsi comme un motif central de grâce et de beauté, communiquant son caractère à la cité assemblée sur ses rives.

Que verra des rives du lac le voyageur arrivant dans le Dalat de l'avenir ?

Au nord, le nouvel hôtel de ville se dresse au-dessus des frondaisons dominant de claires villas aux lignes sobres ; à l'ouest, les quartiers commerçants fourmillent d'activité. Au sud, les grands hôtels, un casino peut-être, brillent le soir de tous leurs feux se reflétant sur des eaux tranquilles. A l'est, le clocher du lycée Yersin, le magnifique building des bureaux du Gouvernement général limitent l'horizon, y jetant une note claire. L'église, le palais du Gouvernement général, le nouveau « Dao » (1) se dessinent sur une deuxième ligne d'horizon.

***

Les auteurs du plan se sont attachés particulièrement à résoudre largement le problème de l'habitation de la population annamite laborieuse. Cette population n'a point disposé jusqu'ici de quartiers qui lui soient attribués définitivement. Aussi de vastes régions lui ont-elles été affectées suivant les diverses catégories qui la représentent. Tout d'abord, une zone de commerce groupée autour du marché. Ensuite une zone de villas jumelées et de compartiments spécialement destinée aux artisans et aux travailleurs qui doivent posséder une installation au centre de la ville. Enfin, une très vaste zone a été déterminée pour les villages annamites du type rural et artisanal. Là se groupent ou se grouperont tous les artisans, fabricants ou cultivateurs qui, sans inconvénient, peuvent se fixer à la périphérie. Les caractéristiques de cette zone ont été arrêtées, afin de pourvoir chacun de ses habitants d'un lopin de terre lui permettant d'en tirer sa subsistance et de contribuer pour le surplus au ravitaillement de la ville. Ainsi le caractère de cité-jardin se retrouvera dans cette zone. Les habitations y présenteront un caractère rural, et des

(1) Siège de l'administration annamite.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

clauses ont été prévues pour empêcher l'établissement de baraques couvertes en tôle rouillée, qui évoquent les plus laides zones de taudis suburbains d'Europe. Le terrain ainsi affecté à la population annamite laborieuse représente une superficie qui pourra recevoir une population cinq fois plus importante que celle qui vit actuellement à Dalat.

Cette zone rurale annamite a été complétée par de larges espaces consacrés aux concessions où doivent être créées des exploitations de moyenne importance, indistinctement affectées aux Indochinois et aux Européens, et consacrées aux cultures maraichères, à la production laitière et à l'élevage. Des cultures riches pourront même y être pratiquées si le terrain s'y révèle propice. Les terres ainsi affectées soit à la population annamite laborieuse soit aux exploitations agricoles nouvelles représentent près de 11.000 hectares.

Il faut souligner le but immédiat de première nécessité ainsi poursuivi et qui est de pourvoir la cité de moyens d'existence lui permettant de vivre le plus possible sur elle-même. Les circonstances actuelles font ressortir encore l'urgence et l'intérêt des mesures ainsi prises.

***

Enfin le plan d'aménagement s'est efforcé de marquer le caractère particulier de Dalat : station d'altitude ; ville de repos ; ville scolaire ; centre d'élection pour la jeunesse et les formation de jeunesse, centre intellectuel aussi.

Une zone hospitalière a été réservée au sud-ouest pour y édifier un jour une formation hospitalière digne du rôle que doit jouer Dalat à cet égard. La zone scolaire a été répartie dans la ville suivant les opportunités. Les principaux établissements ont reçu les extensions nécessitées par leur évolution. Des espaces nouveaux ont été réservés pour les écoles à venir. Une zone sportive, de larges espaces libres ont été ménagés pour les stades, les terrains de golf, de sports, de jeux divers. Un vaste camp de jeunesse s'étend à l'ouest.

Un centre intellectuel pourra s'édifier au cœur même de la cité. Il a été prévu enfin un terrain fort bien situé qui vient d'être mis à la disposition de l'Ecole française d'Extrême-Orient pour y élever un musée.

Il faut ajouter que le souci constant de l'urbaniste a été de préserver les perspectives et les paysages qui forment l'ornement principal de la station. Une vaste zone touristique, constituée en réserve botanique conservera au plateau du Langbian le caractère primitif et sauvage qu'il offrait au docteur Yersin lorsque cet éminent savant en fit la découverte, en 1893.

LES REALISATIONS

Il est bien de prévoir, il est mieux de bâtir et de créer. L'Indochine de 1943 ne recule pas devant l'effort. Elle le recherche et sait réaliser malgré les difficultés de l'heure.

En même temps que le plan d'aménagement et d'extension, un programme de réalisation s'étendant sur six années a été soumis à l'approbation du Chef de la Fédération qui a bien voulu l'accorder. Dès 1943, la ville de Dalat, grâce à l'aide du Budget Général et au zèle compréhensif de ses habitants, est passée à l'exécution.

Depuis le mois de mars, avec le concours de la population indochinoise, l'extension de la zone rurale annamite a été mise en œuvre. S. E. Phamkhac-Hoè, Quan-Dao du Langbian, a dirigé ce travail et a su y intéresser les habitants. De très nombreuses maisons de type traditionnel et rural se sont implantées près des bas-fonds fertiles et sur les collines, là où rien n'existait auparavant. De vastes espaces sont mis en culture. Chaque habitant doit pratiquer un petit élevage domestique. Le Vétérinaire inspecteur de Dalat prend soin de faire venir des porcelets de l'extérieur, qui formeront la base de l'élevage porcin dont l'absence sur place rend parfois difficile le ravitaillement de la ville et plus particulièrement de sa population indochinoise.

Est-il besoin de souligner ici l'intérêt que présente actuellement le développement de l'activité paysanne à Dalat et par là même la possibilité de trouver sur place des ressources alimentaires, alors que les difficultés de transport rendent chaque jour plus ardues les solutions à apporter aux questions que pose l'alimentation d'une population sans cesse croissante ?

Le programme d'application pour 1943 et 1944, déjà étudié par l'Inspection générale des Travaux publics, comporte en outre la construction de nombreuses artères ou bretelles, des constructions d'intérêt social et enfin des reprises de terrains pour préparer la mise en œuvre ultérieure des édifices et des aménagements du plan d'urbanisme.

Le Service Géographique sera achevé en 1944 ; sa description a déjà été donnée dans cette Revue. Le Gouvernement a surtout fait porter son effort en faveur des Indochinois, qui vont être dotés de logements spacieux, clairs et confortables. La première tranche de la cité des Travaux publics est déjà achevée. 50 % de la cité des Postes, Télégraphes et Téléphones seront terminés d'ici 1944. Enfin une vaste cité dite « des Indochinois » sera en grande partie construite avant la fin de l'année 1944.

La construction de deux voies importantes est à signaler. Celle reliant le quartier de la gare à l'avenue Paul-Doumer, et celle desservant les nouveaux quartiers ruraux.

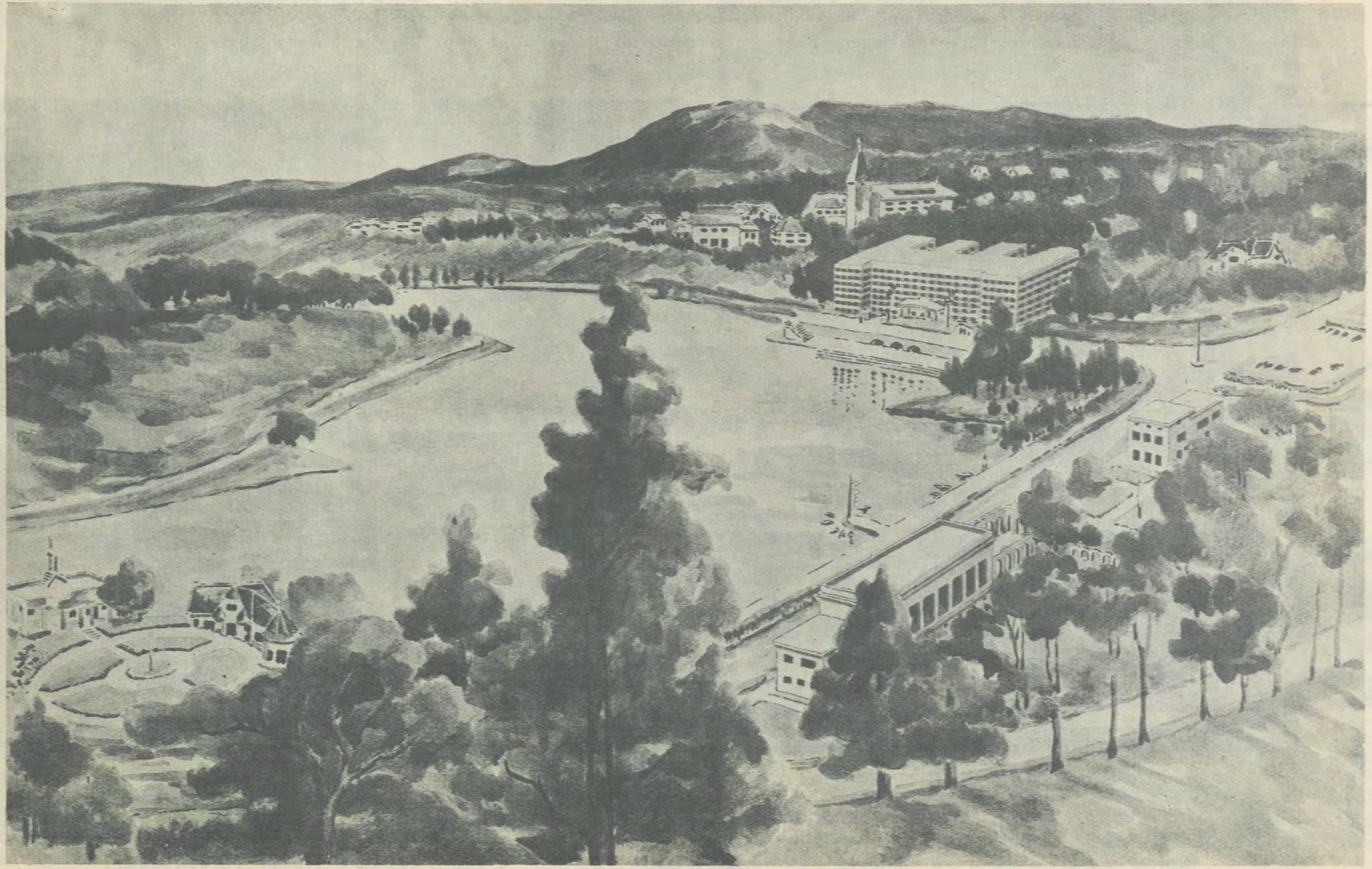
***

Plan et réalisation ont donc été de pair. Les travaux résolument abordés montrent dès maintenant que le plan d'urbanisme ne restera point un idéal ou une chimère ainsi qu'il en a été trop souvent de projets abandonnés à peine nés.

Nous rappellerons ici cette phrase extraite du rapport de présentation du plan de Dalat au Chef de la Fédération parce qu'elle nous paraît bien définir l'œuvre accomplie : « Nous nous sommes efforcés de voir grand tout en épousant la réalité ».

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

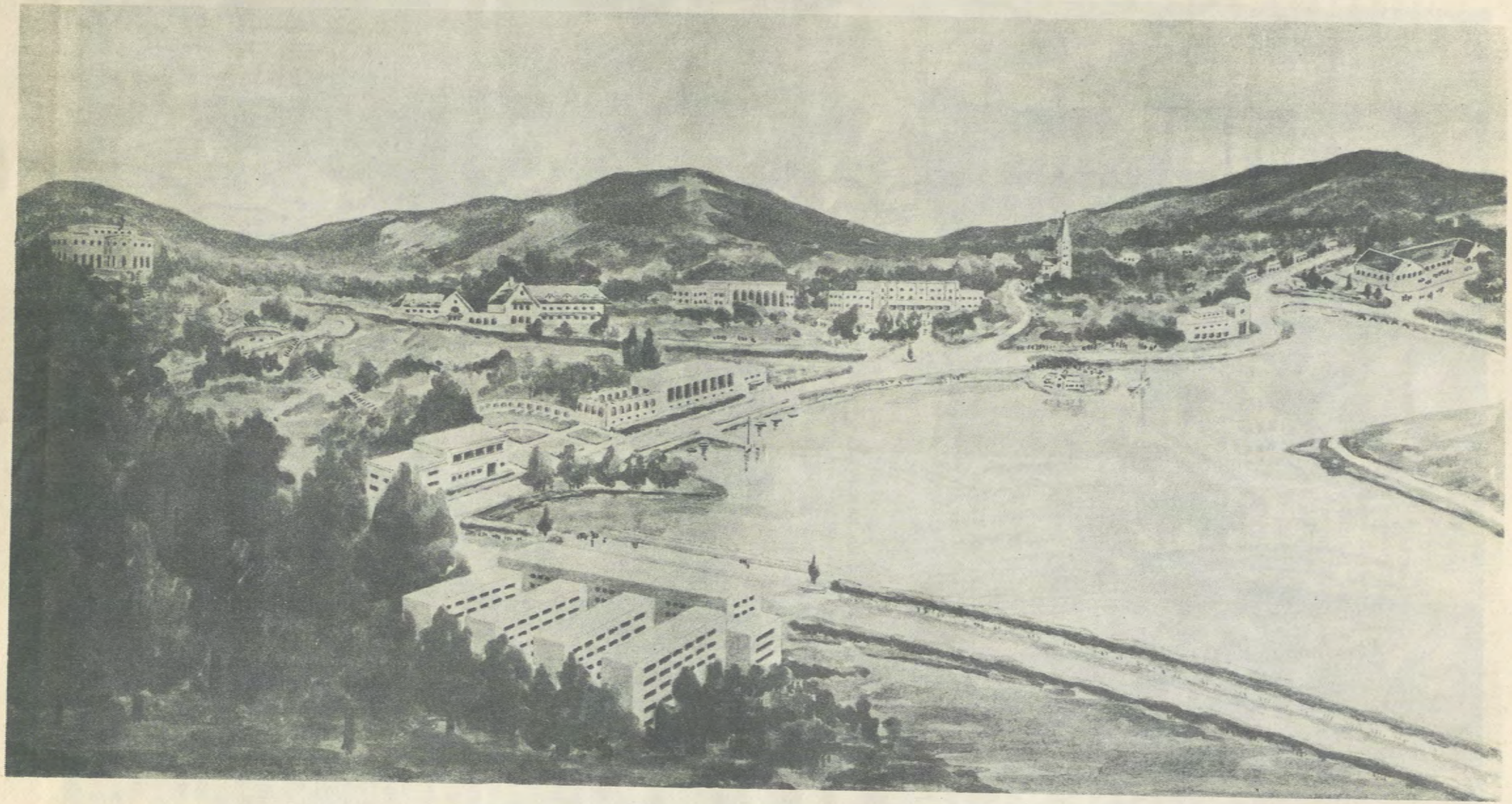
LE FUTUR CENTRE DE DALAT



Au premier plan : *le Casino, le Cercle, les Jardins.* — **Au second plan :** *les bureaux du Gouvernement Général et le Parc à autos.* — **Au troisième plan :** *le Lycée Yersin.*

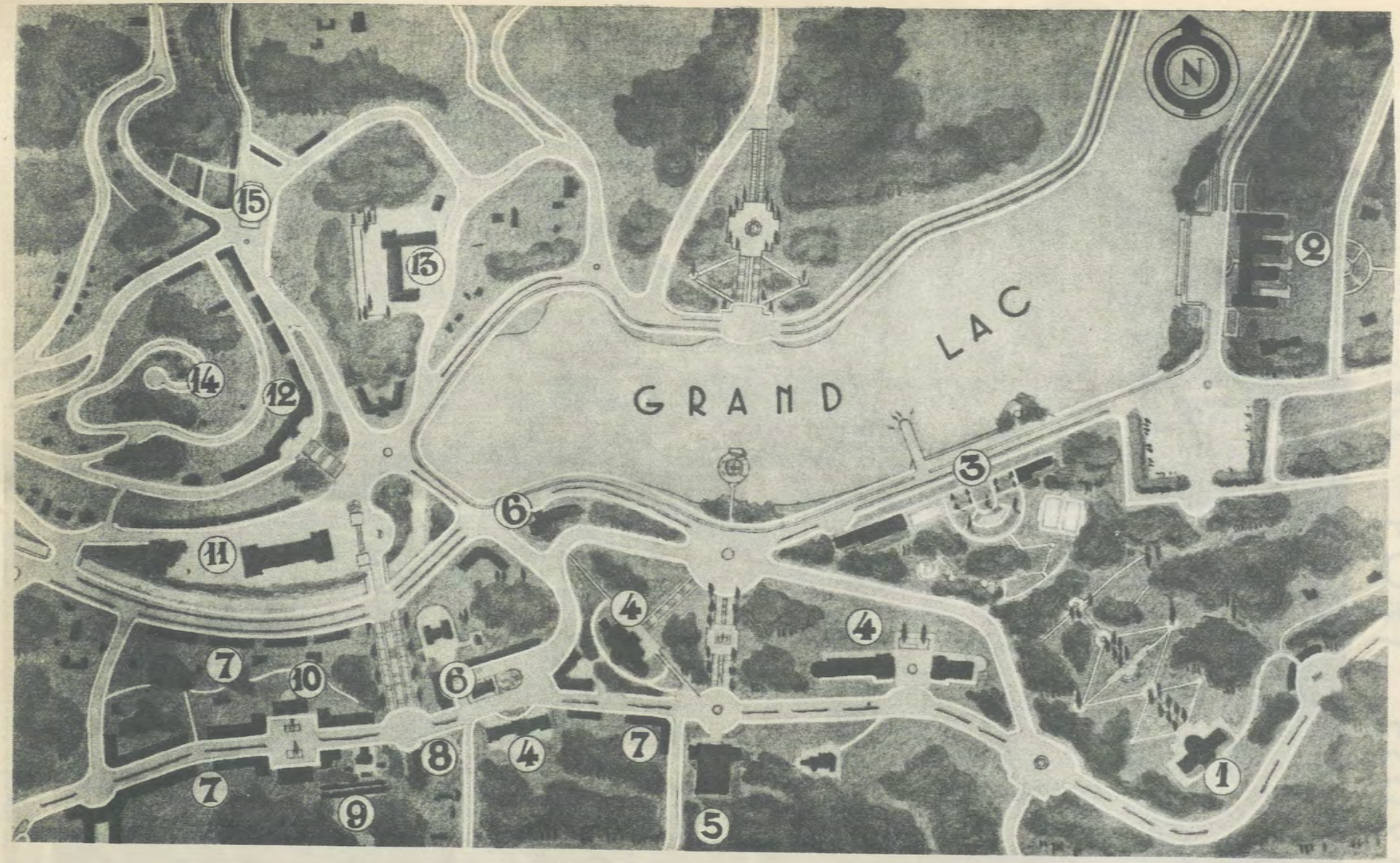
Université Côte d'Azur. Bibliothèques

LE FUTUR CENTRE DE DALAT *(Vue prise du clocher du Lycée Yersin).*



Au premier plan : *les bureaux du Gouvernement Général.*
Au deuxième plan : *le Casino et le Cercle ; sur la gauche, le Palais du Gouvernement Général et son jardin en terrasse.* **Dans le fond,** *de gauche à droite : un nouvel hôtel, le centre intellectuel, le Langbian Palace, l'église et le nouveau marché.*

Université Côte d'Azur. Bibliothèques



DALAT

PLAN D'AMÉNAGEMENT ET D'EXTENSION (QUARTIER CENTRAL)

ÉCHELLE

0 500

LÉGENDE

1 PALAIS DU GOUVERNEMENT GÉNÉRAL
2 BUREAUX ADMINISTRATIFS
3 CASINO ET CERCLE
4 HOTELS
5 CENTRE CULTUREL ET BIBLIOTHÈQUES
6 BANQUES
7 CENTRE COMMERCIAL EUROPÉEN
8 ÉGLISE
9 CITÉ POLICIÈRE
10 CENTRE ADMINISTRATIF LOCAL
11 MARCHÉ
12 CENTRE COMMERCIAL ANNAMITE
13 HOTEL DE VILLE
14 DAO
15 CINÉMA

Université Côte d'Azur. Bibliothèques



HAIPHONG, ville industrielle. — La cimenterie.

(Photo Aéronautique militaire)

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

HAIPHONG, PORT FLUVIAL ET VILLE INDUSTRIELLE

PAR G. MERLO,
Résident-Maire de Haiphong.

NAISSANCE DE LA VILLE

Les fondateurs d'Haiphong ont eu au début trop de préoccupations pour songer à des questions d'urbanisme. En bons marins qu'ils étaient, ils ont recherché le point qui constituait le nœud hydrographique du Tonkin et réunissait à l'époque les conditions d'un port convenable.

En 1872, pour donner l'appui de notre pavillon à la flottille commerciale que Jean Dupuis dirigeait vers le Yunnan, le commandant Senez remonte pour la première fois le Cua-câm et s'ancre devant Ninh-hai, au « mouillage du Bourayne ». L'année suivante, le lieutenant de vaisseau Philastre, assisté du commandant Didot, de la corvette d'*Estrées*, refuse d'évacuer tout le delta et propose de garder le village de Ninh-hai comme base ouverte au commerce. Le traité du 15 mars 1874, véritable acte de naissance de Haiphong, ratifie ce choix.

Ninh-hai est alors une petite bourgade de pêcheurs, au confluent du Cua-câm et du Sông Tam-Bac. Sur la rive droite de ce bras sont égaillés des cases, boutiques et marché, flanqués de deux fortins délabrés situés sur l'actuel square Paul-Bert. Une douane annamite élève son yamen en face sur la rive gauche. Un peu à l'est, au milieu des rizières, se trouve une pagode qui forme maintenant, boulevard Paul-Bert, le foyer de la Société Philharmonique.

L'ordonnance royale du 3 octobre 1888 cède ce territoire en pleine propriété à la France ; mais celle du 29 septembre 1923, par une confusion peut-être voulue, restreint les limites de la concession sous couleur d'agrandir celles de la ville.

Pendant la période héroïque, les premiers Français, plus riches d'espérance que d'argent, qui se sont installés à Haiphong, ne pouvaient que construire avec la plus stricte économie et le souci constant de leur sécurité. Ils ont bâti leur cité au prix des plus grandes difficultés dont la moindre n'a pas été la nécessité de remblayer les rizières, les mares et les rives boueuses du Cua-câm. Il est curieux de noter à ce sujet que pour trouver les remblais nécessaires, un intendant avait proposé de creuser des canaux au lieu de construire des rues, ce qui aurait fait d'Haiphong une petite Venise tonkinoise.

A défaut de plan d'urbanisme, ces pionniers ont apporté leur génie propre. Venus de tous les coins de la Métropole, ils ont construit à leur insu des quartiers résidentiels à l'image de la province française. De leur effort commun est née une agglomération disparate, mais à laquelle les Haiphonnais sont très attachés et qu'ils aiment bien, malgré ses défauts.

LA VILLE ACTUELLE

Haiphong dont le nom signifie « défense de la mer », se présente actuellement comme une cité un peu provinciale, plus commerçante que coquette.

Le cœur de la ville est d'un dessin convenable, mais assez étriqué. Sauf en été où les flamboyants resplendissent, la végétation est en général souffreteuse à cause de la nature saline du sol. Le quartier des villas est vieillot, avec des maisons basses, peu esthétiques, des murs pleins et sans haies vives. Les anciens édifices, pagodes ou dinh, font presque entièrement défaut. Les bâtiments administratifs, Postes, Trésor, sont construits sans ordre ni beauté. Une croissance trop rapide et des préoccupations d'ordre surtout commercial n'ont pas permis d'embellir beaucoup la ville. Seul le boulevard Bonnal, qui remplace l'ancien canal de ce nom, perce une large trouée semi-circulaire dans cette agglomération un peu resserrée.

Au long du Cua-câm s'étendent la zone industrielle et le port avec 902 mètres de quai et 11 postes d'amarrage. Les appontements et les docks, qui couvrent 25 hectares, sont desservis par une voie ferrée. Un gare de marchandises doit être établie un peu en aval. Le boulevard maritime dessert les usines d'oxygène et d'acétylène, les verreries, la centrale électrique, le dock flottant des Construction Mécaniques. Si ces bâtiments industriels et les dépôts qu'ils attirent à proximité sont une marque d'activité, ils n'offrent pas un aspect particulièrement réjouissant pour l'urbaniste. Cependant, les montagnes

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

du Dông-triêu forment de l'autre côté du Cua-càm un fond de décor qui n'est pas sans grandeur.

En amont, le domaine de la Cimenterie est occupé par un stade, des maisons pour le personnel, les bureaux et l'usine proprement dite où naturellement triomphe le ciment armé dans des constructions grises et géométriques. La coupure du Lach-tray, rectiligne et encombrée de chalands, rappelle les canaux pleins de péniches du Nord de la France.

Puis c'est un peu dans une vieille ville maritime française avec sa forêt de mâts que l'on croit pénétrer quand on aborde les quais du Sông Tam-Bac. Les appels des chaloupes à vapeur, la multitude des jonques et des barques mettent dans ce coin une vie un peu désordonnée mais intense. Cette zone chinoise, avec ses rues étroites et animées, est de beaucoup la plus pittoresque.

Quant aux quartiers annamites, ils sont de la dernière banalité et souvent de la plus franche laideur. Bien que percés par quelques grandes artères, ils enserrent des compartiments étriqués et mal entretenus et se prolongent par de véritables villages de paillotes entre des étendues de rizières.

Tel est dans ses traits essentiels l'aspect d'Haiphong qui est, avec ses cent mille habitants, la deuxième ville du Tonkin. Elle soutient difficilement la comparaison avec Hanoi à qui ses lacs, ses larges avenues et ses belles frondaisons confèrent un charme inégalé.

LES REALISATIONS RECENTES

Après avoir laissé la cité pousser un peu au hasard, on songea en 1923 à confier à M. Hébrard l'élaboration d'un plan d'urbanisme qui fut d'ailleurs abandonné aussitôt que dressé. L'exhaussement du lit du fleuve a empêché aussi bien le développement des quais vers l'aval que la création du port fluvial devant relier le Cua-càm au Lach-tray par le sud. La ville satellite projetée pour abriter les demeures européennes n'a jamais vu le jour. Le tracé des rues s'est avéré trop rectiligne et les quartiers ont continué à se développer au mépris de toute conception de zoning.

En raison de ses finances obérées, la Municipalité n'avait pu de son côté amorcer l'exécution du projet Hébrard, car elle bénéficiait naturellement beaucoup moins qu'Hanoi du concours des autres budgets pour édifier les bâtiments abritant les services publics. Ce n'est que vers 1938 que la prospérité commerciale — hélas ! maintenant tarie — a donné les moyens d'effectuer quelques travaux et embellissements.

Le pont de Haly

Délicate merveille de précision mécanique, cet ouvrage inauguré en 1937, se compose de deux rampes d'accès et d'une travée « levante » permettant le passage des bateaux par un tirant d'air de 16 mètres. D'abord pont à péage, la générosité du budget local a permis de le rendre gratuit. Ses formes sobres correspondent bien au caractère des quartiers industriels qu'il réunit. Des dégagements et une grande allée de verdure doivent rendre plus riante cette entrée de la ville qui est la porte d'Hanoi.

Les terrains Bonnal

Pour garnir les terrains vagues du boulevard Bonnal, on y a établi depuis 1938 le jardin d'enfants, le jardin du théâtre, une pergola et l'ensemble de pavillons un peu trop arts décoratifs dénommé « l'autogare ». En attendant l'élargissement de cette avenue qui sera « l'épine dorsale » de la ville, on continue à aménager une piste cavalière, un stade militaire et le jardin des Palmiers. Quand la décoration florale des deux dernières portions encore incultes sera terminée, l'ensemble formera une belle percée pleine de variété, autant dans son dessin que dans son utilisation.

Le stade municipal

Ayant nécessité deux ans de travail et le remblaiement d'une surface de 28.000 m², le stade sera inauguré dans un mois. Il aura coûté près de 150.000 piastres. Deux portes monumentales et des pylônes rompent la monotonie d'un immense mur d'enceinte aux couleurs vives. Innovation d'actualité, sous les gradins des « populaires » se cachent des tranchées qui, en cas d'alerte, abriteront instantanément les spectateurs.

Les batiments administratifs

Les services publics éclataient et éclatent encore dans des locaux trop étroits. Aussi un programme de constructions a-t-il été dressé et en partie réalisé : bâtiment principal de l'hôpital municipal, maternité européenne masquant l'abri sanitaire central, blockhauss aux lignes heureuses de la Garde Indochinoise, Atelier-Ecole, trois écoles annamites aux jolies portes, Douches publiques. Afin de pallier à la crise du logement

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

sans attendre l'aide future de l'Office des Habitations à bon marché, une première villa de fonctionnaire se termine, qui alliera à la sobriété de l'art moderne les courbes et le charme des vieilles demeures de France. Il convient en effet, de réagir contre le style cubiste qui a tant sévi ces dernières années.

Il reste encore beaucoup à faire : bibliothèque, dispensaire, bureaux du Cadastre, tribunal, postes de police, piscine et même un hôtel de ville. Sans avoir l'âme d'un Néron, on peut penser que la destruction imprévue d'une partie de la Mairie n'a pas été un crime contre l'esthétique. Lorsqu'il sera dégagé, le corps principal du bâtiment pourra, par un artifice quelconque, jardin ou clocher, être rattaché à la place Pottier au lieu de donner sur une cour.

De même, un quartier bien tracé d'habitations annamites améliorées devra remplacer la zone incendiée de Pho-Bang. Le service des plantations a reçu enfin mission de masquer et de fleurir les tranchées en surélevation qui déparent actuellement les jardins. Il faut espérer que dans la cité future, les sous-sols renforcés de chaque maison serviront d'abris et éviteront de telles laideurs actuellement indispensables.

La construction privée

Trop rares ont été à Haiphong les efforts des particuliers dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme. Cependant, comme un symbole, la Banque de l'Indochine domine de sa masse imposante tout l'ancien quartier des affaires. L'immeuble dit « de la Société financière » et les villas de quelques riches Annamites témoignent d'un essai de modernisation du style oriental et il faut rendre grâce au Crédit Foncier de traiter dans le même esprit le plan de quelques immeubles à compartiments et d'avoir mis au point une très heureuse formule.

Mention doit être faite aussi, malgré leur caractère toujours un peu ingrat, des usines Combel, où la couleur, la propreté des ateliers et de la fonderie Amiral-Decoux s'égaient de quelques massifs de fleurs, qui contribuent à créer une atmosphère d'entente et de joie dans le travail bien en rapport avec les préoccupations sociales des dirigeants.

***

Désormais toutes ces constructions, toutes ces améliorations ne seront plus livrées au hasard des besoins, des circonstances et des terrains déjà remblayés ou se trouvant appartenir à la ville. Elles s'inscriront dans le plan d'urbanisme souple, cohérent et méthodique dressé par le Service Central d'Urbanisme et d'Architecture et ainsi, elles donneront naissance à une ville digne du port et du centre industriel que doit rester Haiphong en raison de sa situation géographique unique et de la technique commerciale et bancaire qui caractérise l'activité de ses milieux d'affaires.



Université Côte d'Azur. Bibliothèques

LES TRAVAUX D'URBANISME DE NAM-DINH

PAR M. DE PEREYRA,
Résident-Maire de Namdinh.

Lorsque Francis Garnier et, dix ans après lui, Henri Rivière arrivèrent en vue de la ville de Nam-dinh, l'aspect de cette grosse agglomération dut rappeler à leur esprit nos cités du Moyen âge étroitement groupées autour du château fort : devant eux se dressait la vaste citadelle dominée par son mirador tandis que les rues pittoresques habitées par les artisans s'étendaient entre le fleuve et l'enceinte fortifiée.

Comme la capitale du Tonkin, Namdinh était alors un centre administratif important vers lequel affluaient, tous les trois ans, les longs cortèges des candidats au concours des lettrés. Mais tandis que Hanoi, grâce aux initiatives de son Conseil municipal et à ses ressources propres, devait rapidement se moderniser, Nam-dinh, en dépit du démantèlement de la citadelle, conservait longtemps sa physionomie première et demeurait, dans un pays en pleine évolution, le vivant symbole des traditions et des mœurs ancestrales.

C'est à Maurice Graffeuil que revient le mérite d'avoir ouvert les voies à l'essor de Nam-dinh : en dotant ce centre d'un Conseil municipal et d'un budget autonome, en organisant les services publics, en mettant à l'étude un vaste programme de travaux d'intérêt urbain, il donna la mesure de ses rares talents d'animateur à l'esprit méthodique et clair. Ses successeurs, pour continuer son œuvre, n'eurent qu'à s'inspirer des directives qu'il avait magistralement tracées.

L'année 1920 peut donc être considérée comme une date capitale dans l'histoire de Nam-dinh et c'est à ce titre qu'elle a été retenue pour servir de point de comparaison entre la citadelle des anciens rois et la ville moderne que nous connaissons aujourd'hui.

Sans doute les conditions géographiques privilégiées dont bénéficiait Nam-dinh avaient-elles contribué, dès la fin du siècle dernier, à développer l'agglomération urbaine tout en jetant les bases d'une industrie que favorisait, au surplus, une forte densité démographique ; il n'en reste pas moins que l'initiative privée eut la plus large part dans cette transformation et que Maurice Graffeuil, le premier, eut pleinement conscience du rôle tutélaire que les Pouvoirs publics se devaient d'assumer en prenant la direction et le contrôle de cette évolution.

Il serait vain de prétendre suivre dans tous ses détails l'action d'un chef qui sut mener à bien en si peu de mois une œuvre grande et durable : qu'il suffise de noter ici que loin de se borner à organiser et à prévoir, il amorça un programme de travaux qui se poursuit encore à l'heure actuelle : création d'un réseau d'égouts, adduction d'eau potable, assainissement du centre urbain, extension des quartiers de commerce et d'habitation.

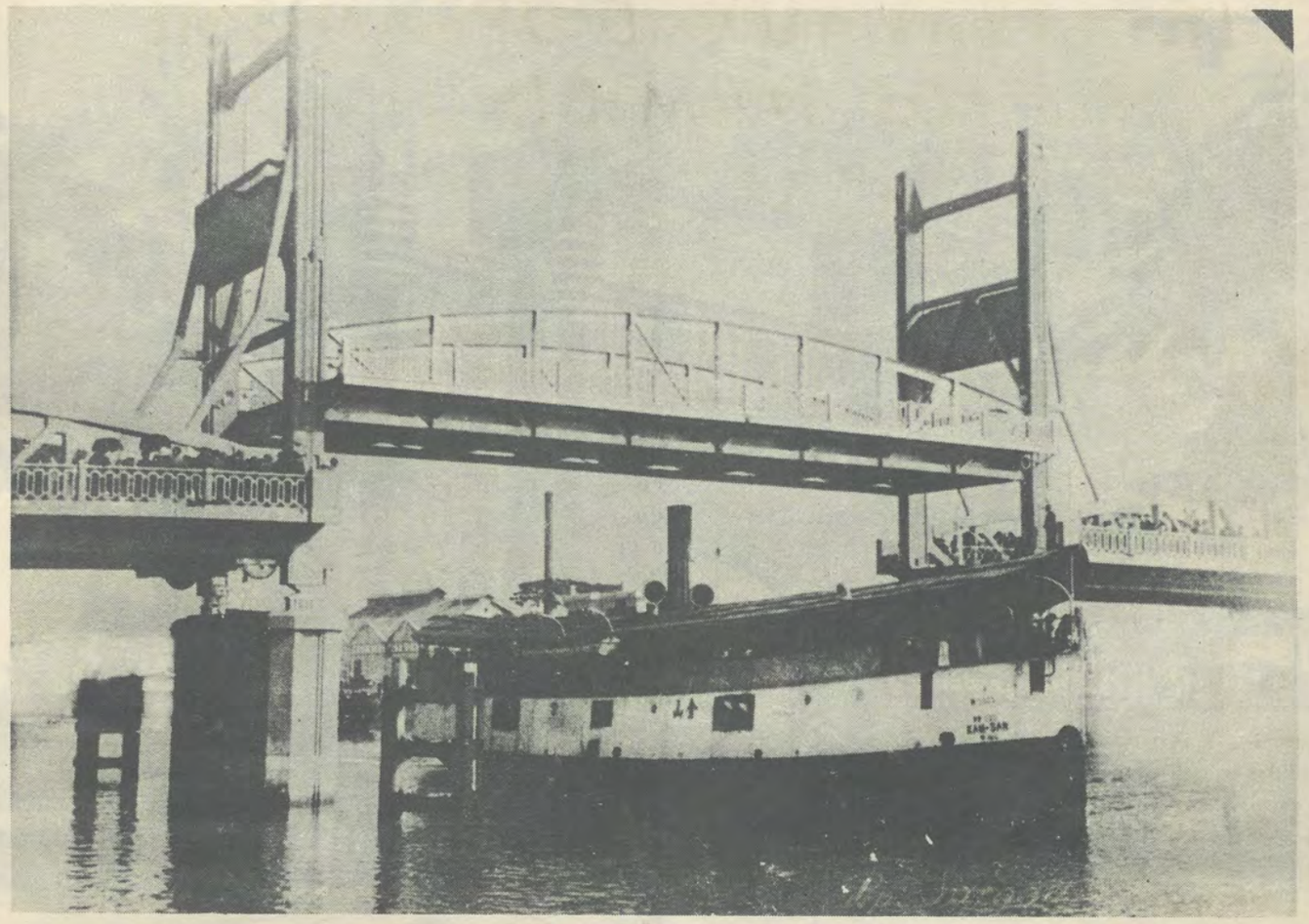
En 1920, Maurice Graffeuil avait trouvé un gros bourg administratif et commerçant ; en 1923, il laissait une ville en pleine transformation et consciente de son destin.

Dès lors, cette impulsion donnée par le précurseur ne se ralentira pas et chaque année verra les travaux d'urbanisme se multiplier dans Nam-dinh : c'est la construction de l'usine des eaux, d'un abattoir, d'un marché central et d'un hôtel de ville ; c'est aussi l'édification d'un mont-de-piété, d'un hospice pour les vieillards et d'écoles modernes ; c'est enfin l'extension des installations portuaires, l'aménagement d'un quartier neuf et la mise en eau d'une piscine populaire dans le cadre d'un grand Parc des Sports.

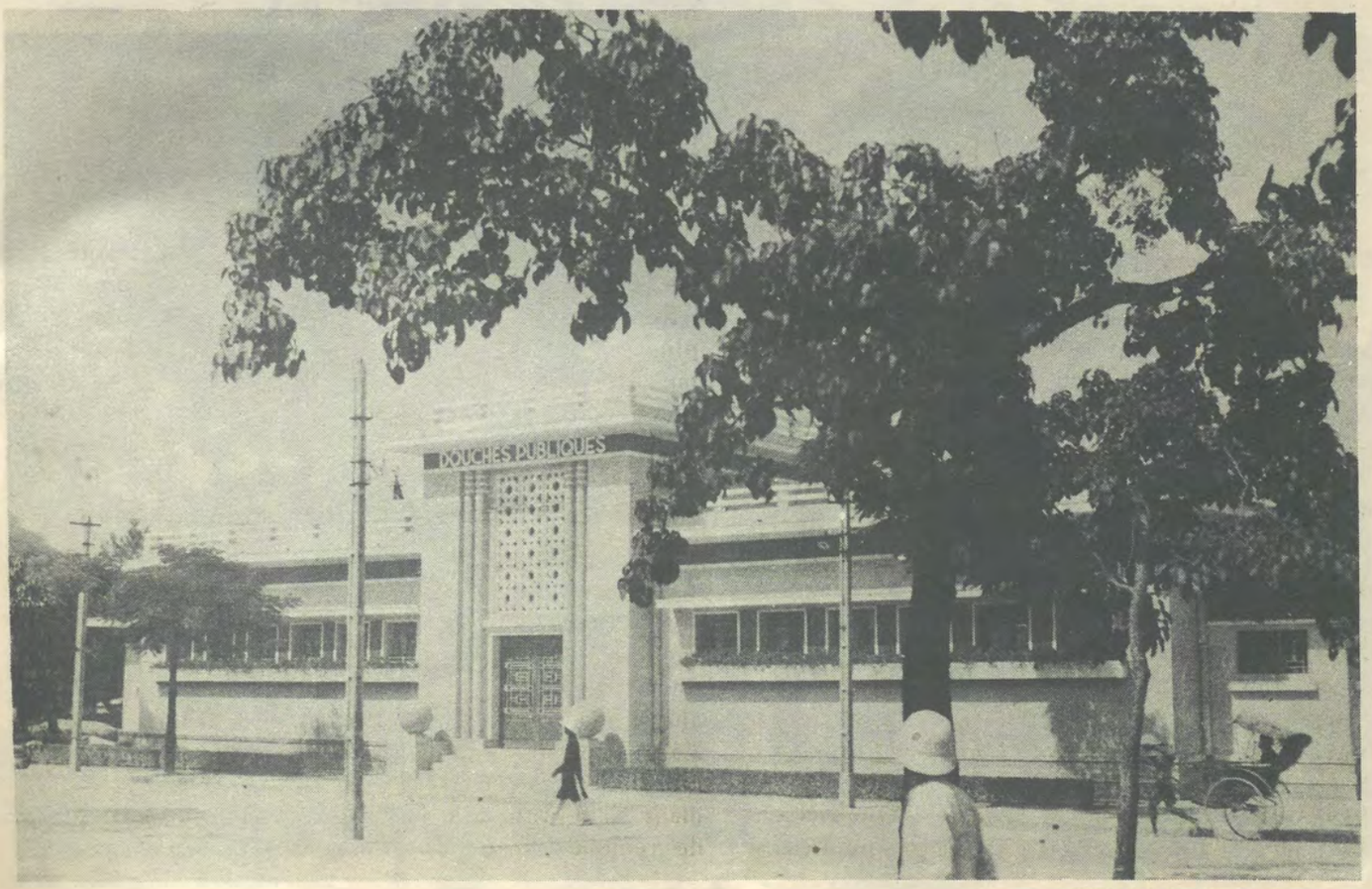
Concurremment avec ces réalisations d'envergure, les travaux d'équipement et de voirie ont été poursuivis méthodiquement : trente kilomètres de rues asphaltées, dix kilomètres d'égouts, plus de cinquante kilomètres de caniveaux et de bordures de trottoirs, 53.000 m² de trottoirs carrelés, tel est le bilan de 23 ans d'effort dans ce domaine. Pendant la même période, la pose de vingt-deux kilomètres de canalisations a permis la distribution annuelle de plus d'un million de mètres cubes d'eau épurée.

La lutte contre le taudis a été menée avec une continuité et un succès que l'on peut citer en exemple : de 1920 à 1943 le nombre de paillotes est tombé dans le centre urbain de 2.220 à 650, alors que les maisons en briques passaient de 2.567 à 5.100 et que la superficie des squares et jardins s'élevait de 22.200 à 61.000 m² : actuellement Nam-dinh, à la suite d'importants travaux de remblais, bénéficie d'une surface aménagée

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

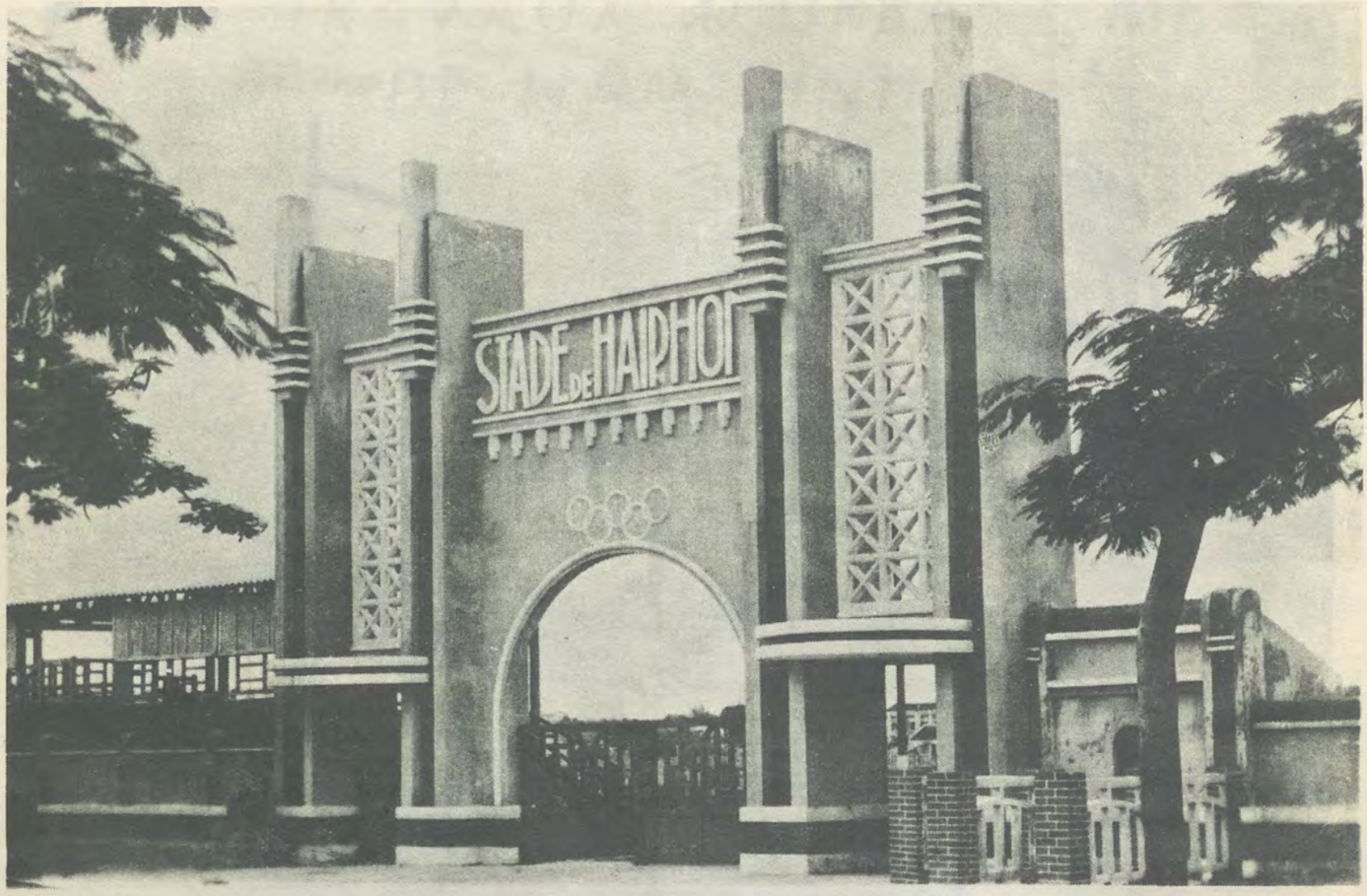


HAIPHONG. — **Ci-dessus :** *le pont de Haly ;* **ci-dessous :** *Douches publiques.*



Photos SAIGON PHOTO, *Haiphong*

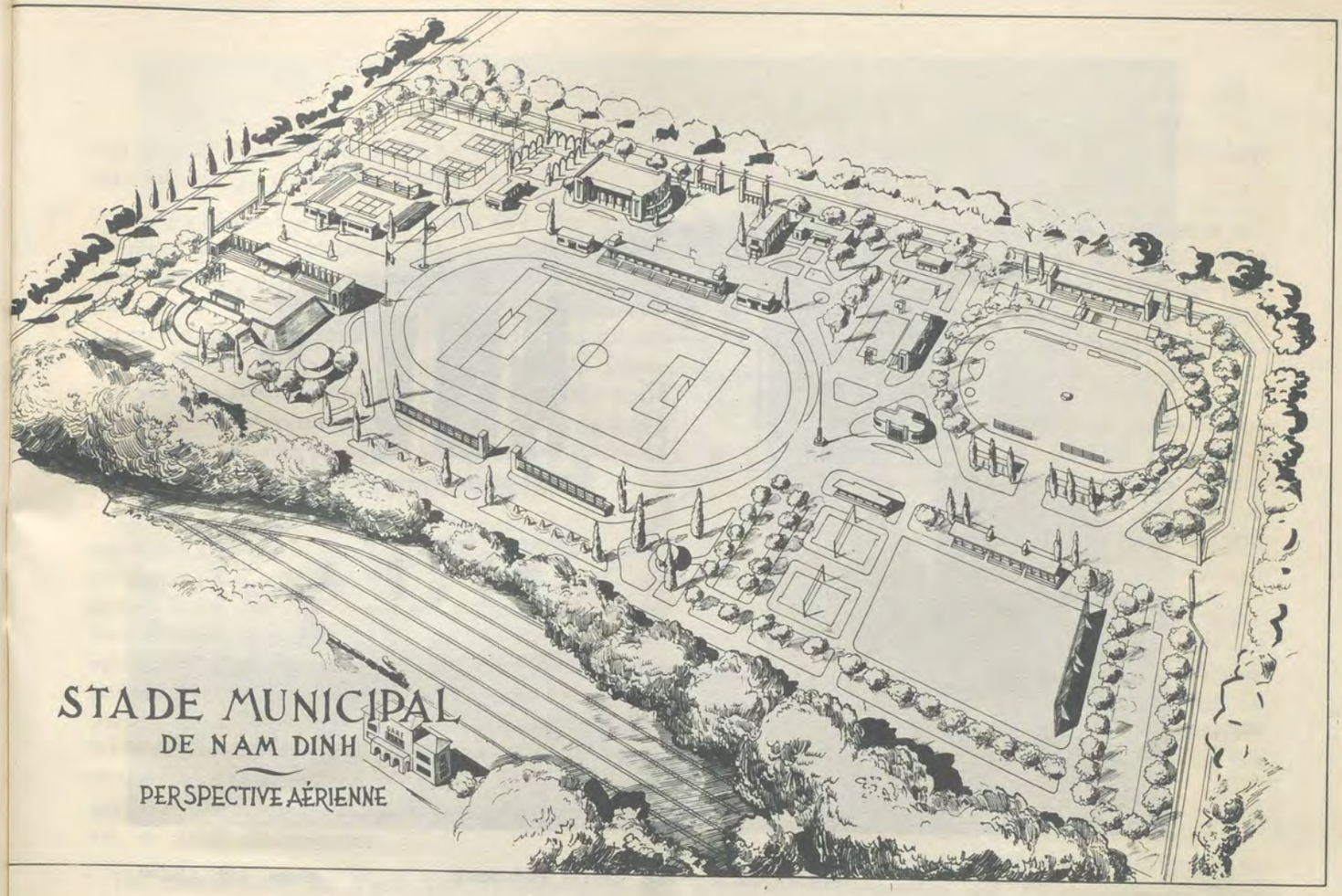
Université Côte d'Azur. Bibliothèques



HAIPHONG. — **Ci-dessus :** *l'entrée du Stade ;*
ci-dessous : *l'immeuble de la Société Financière.*



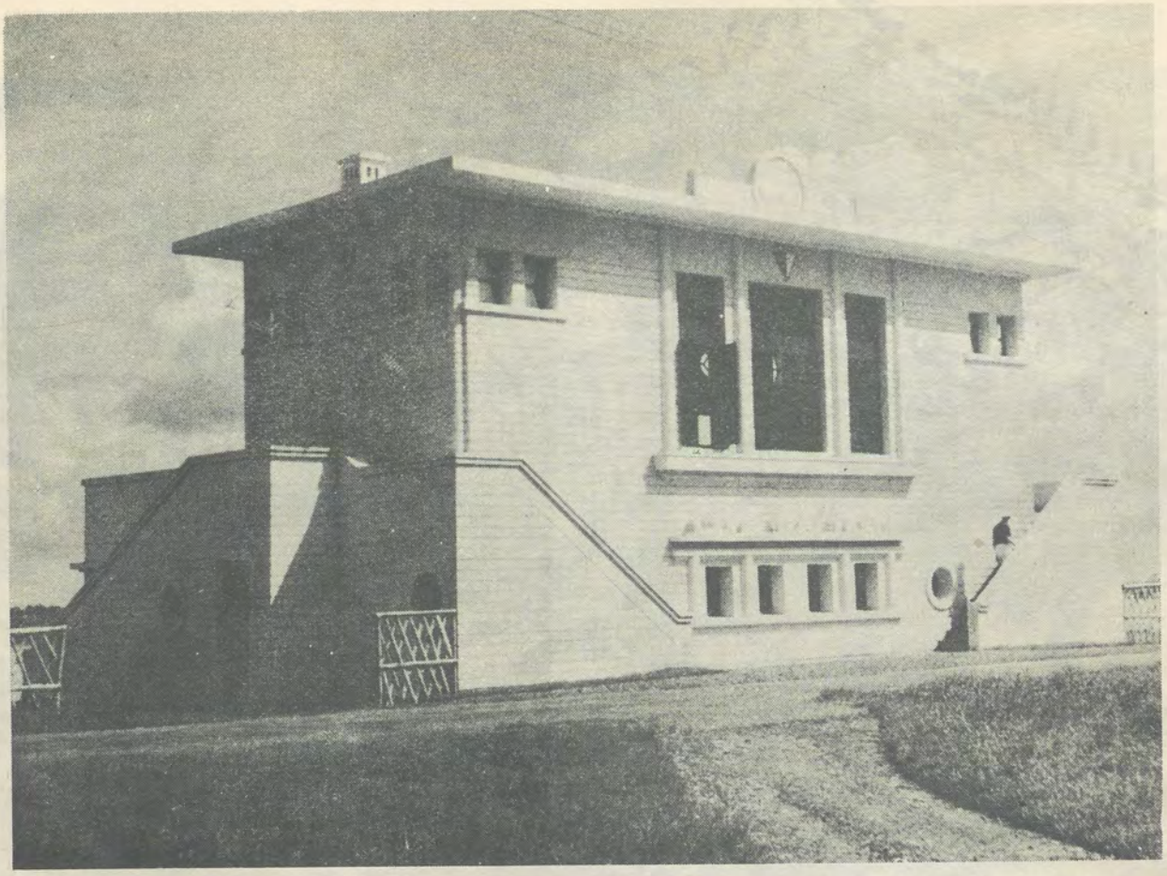
Université Côte d'Azur. Bibliothèques



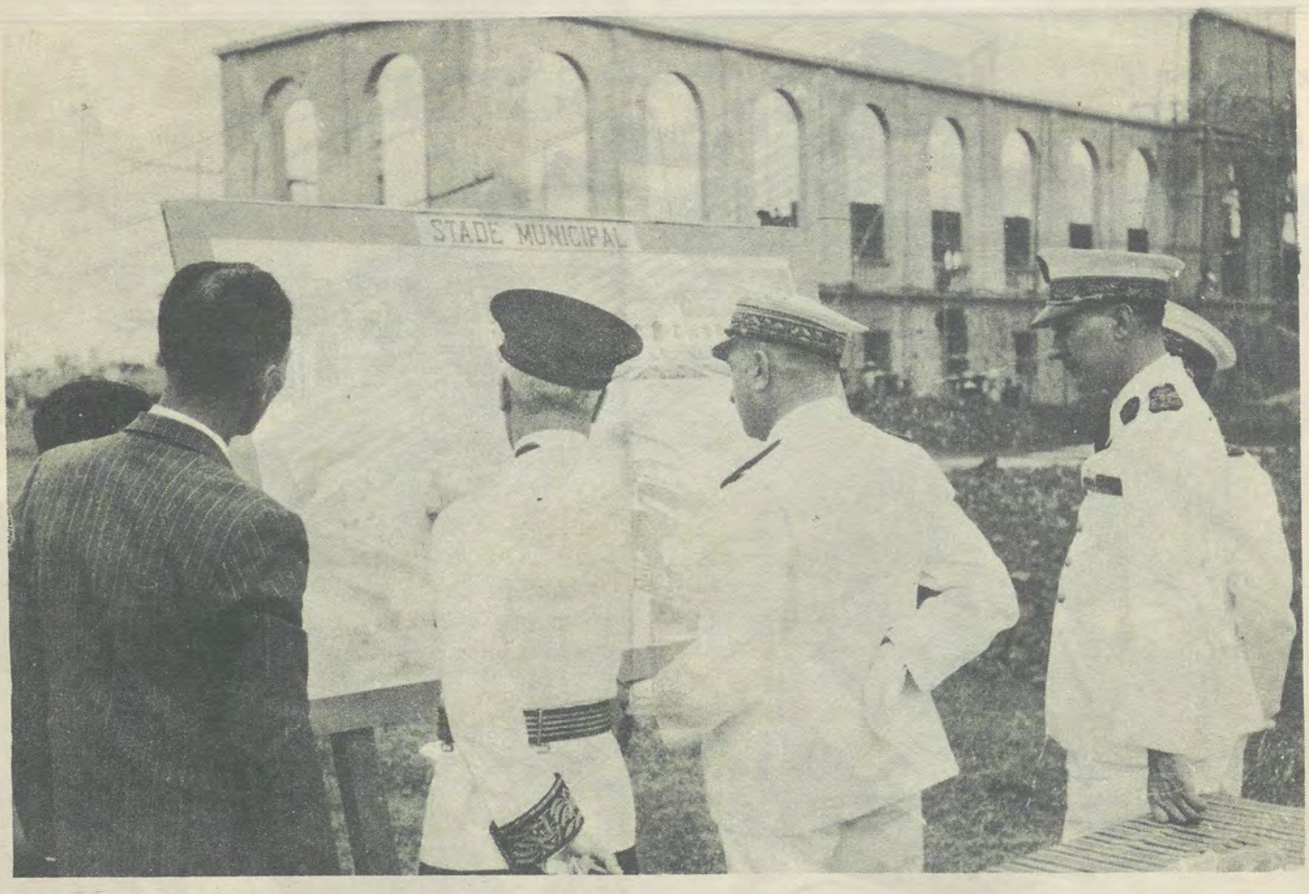
STADE MUNICIPAL
DE NAM DINH
PERSPECTIVE AÉRIENNE

VILLE DE NAM ĐỊNH
PISCINE

Université Côte d'Azur. Bibliothèques



NAM-DINH. — Le Cercle Nautique. Photos ASIE STUDIO



NAM-DINH. — L'Amiral Decoux se fait expliquer les projets du Stade Municipal et de la construction de la Piscine, dont on distingue dans le fond les arcades centrales.

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

qui s'est accrue de plus de 70 hectares depuis l'intervention efficace d'un budget autonome.

Les circonstances économiques nées du conflit mondial ont pu ralentir dans une certaine mesure l'évolution de la ville ; elles n'ont cependant pas arrêté son essor. A l'exemple des industries touchées par la pénurie de certaines matières premières et qui surent trouver, dans la satisfaction des besoins nouvellement créés, des activités de remplacement, la Municipalité a orienté ses efforts dans le sens des nécessités et des possibilités de l'heure présente.

La construction de la piscine populaire est un exemple typique de cet esprit d'adaptation puisqu'elle a été réalisée sans utiliser le fer : au béton armé on substitua des voûtes en briques tandis que les parois du bassin de natation étaient constituées par des digues soigneusement corroyées et qu'en bien des cas des dalles en pierre ont remplacé avantageusement le ciment. L'ensemble architectural a cependant belle apparence et ces modifications n'enlèvent rien aux garanties de solidité et de sécurité que le public est en droit d'escompter.

Le creusement du Petit Lac, l'aménagement d'un nouveau quartier et l'extension des installations du port, telles ont été, avec la construction d'une piscine populaire entourée d'un important parc des sports, les réalisations récemment poursuivies par une Municipalité qui, à l'exemple du Maréchal et de son haut représentant en Indochine, a placé toute sa confiance dans l'avenir de l'Empire.

Cette période de transition a été également mise à profit pour faire le point des réalisations déjà acquises et tracer, tout compte tenu des conditions économiques et démographiques locales, un programme rationnel d'aménagement et d'extension destiné à couvrir plusieurs décades.

L'Amiral Decoux, qui s'intéresse personnellement aux questions d'urbanisme dont il n'ignore pas les répercussions dans le domaine politique, économique et social, a bien voulu donner lui-même des directives pour le développement futur du « plus grand Nam-dinh ».

Sur ces directives et après une étude minutieuse menée en liaison étroite avec les services techniques de la ville, le Service Central d'Urbanisme et d'Architecture a pu mettre au point un plan d'aménagement qui tient compte des traditions du passé, des contingences actuelles et des perspectives d'avenir.

Il a été parlé plus haut des détails de ce projet: il suffira de dire que, grâce à l'Amiral qui a vu grand et à l'urbaniste qui l'a compris, le Nam-dinh de demain constituera une synthèse harmonieuse des traditions millénaires et de l'effort français en ce pays, répondant ainsi à la définition que le Chef de la Fédération a voulu appliquer à l'Indochine entière et qui doit être à la fois « très nouvelle et très ancienne ».



Université Côte d'Azur. Bibliothèques

PHNOM-PENH, CAPITALE DU CAMBODGE

PAR L. CHAUCHON.
Architecte D. P. L. G.

PHNOM-PENH est, avec Hué, et peut-être plus que cette dernière, une des rares villes de l'Union Indochinoise qui a su conserver — ou se créer — un caractère à la fois original et traditionnel. Les constructions qui s'y sont élevées depuis l'établissement du Protectorat, et principalement depuis la première guerre mondiale, se sont en grande partie inspirées de l'art local.

Nous verrons toutefois que, pendant une certaine période et pour des constructions de caractère très spécial, l'architecture moderne a inspiré quelques-unes — et non des moindres — des œuvres réalisées.

Déjà, sur les bords du Mékong, le Palais Royal dressait son élégant et étincelant ensemble de vastes salles d'apparat et de réception, aux toitures pittoresquement étagées. Vers 1918, s'édifia, dans le même style, la salle de danses du Palais Royal, œuvre de l'architecte Villa, qui les complète si heureusement.

Un peu après, ce fut l'école de Pali, dont les formes et silhouettes traditionnelles ne sont toutefois pas sans un peu de sécheresse.

L'œuvre la plus intéressante de cette époque est sans conteste le musée Albert-Sarraut, de Georges Groslier, achevé en 1923. Il s'élève au milieu d'une vaste esplanade disposée sur le front principal de l'édifice, permettant ainsi d'embrasser l'ensemble des toitures étagées et finement découpées, se silhouettant heureusement. Les cours intérieures sont ravissantes, bien proportionnées, avec plans d'eau et éléments décoratifs bien à leur place et créant une harmonie parfaite. Le cadre concourt à la mise en valeur de ce monument. Il conviendra, dans le plan d'aménagement, de dégager devant lui, par la démolition de quelques bâtiments sans grande valeur, une perspective sur le fleuve qui sera des plus réussies.

De cette même époque date la nouvelle résidence du roi, œuvre de Mlle Zurugue, architecte D. P. L. G. Ce monument reste dans la bonne tradition. La masse et le rythme de ses toitures ainsi que leur coloration sont un des charmes du palais. Des jardins, actuellement à l'étude, y ajouteront encore.

D'autres monuments, comme l'Ecole d'Administration cambodgienne, et le palais de Justice, illustrent encore cette époque.

Des programmes nettement différents allaient poser aux architectes d'autres problèmes, et ouvrir une autre époque d'architecture, moderne celle-ci.

Ce fut d'abord la construction d'une bibliothèque dans la ville européenne. Le problème qui nous était posé : salle de lecture bien éclairée, dépôt de livres avec toutes les exigences de leur bonne conservation, se combinait difficilement avec d'importantes toitures de bois et des vérandas.

Nous construisîmes un édifice à rez-de-chaussée dans lequel le classicisme des lignes s'allie à quelques réminiscences décoratives khmers (piliers et graffiti). Cet édifice devrait être encadré de verdure, d'arbres choisis, ne serait-ce que pour l'isoler des bâtiments voisins, construits après lui, et qui sont à deux et trois étages.

Entre 1927 et 1930, l'architecte Hébrard édifia, non loin de là, l'hôtel Royal, vaste construction de caractère plus annamite que cambodgien. Il ne pouvait être question, en effet, d'utiliser l'imposante toiture cambodgienne dans un tel édifice. Celui-ci est du même style que la Direction des Finances de Hanoi, du même auteur. Situé au milieu de vastes pelouses et suffisamment dégagé des autres ensembles urbains, sa masse imposante prolonge vers la gare un ensemble de constructions modernes.

En 1932, s'édifia, en bout d'une très belle avenue remplaçant un canal comblé, la gare de Phnom-penh. Il s'agit là d'un projet conçu et dessiné en France, pour la ligne de chemins de fer du Cambodge, sans souci du cadre dans lequel cette construction devait prendre place. Il faut avouer que ces lignes sobres, cette architecture où prédominent les pleins, l'expression franche du parti, en font un œuvre qui ne dépare pas la capitale ; surtout quand sera plantée la grande place de la Gare, encore trop nue, et que des masses de verdure, sous l'ombre desquelles stationneront les voitures, encadreront ce bâtiment.

Je ne signale que pour mémoire l'évêché, édifié

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

en 1933, d'une architecture d'inspiration romane qui nous fut imposée.

Entre 1925 et 1928, l'architecte Desbois édifia l'école française Baudoin et le lycée Sisowath, qui appartiennent également à cette époque.

L'œuvre la plus importante de cette période, par ses vastes dimensions, est le marché central que nous édifiâmes en 1934 avec le concours de l'entreprise S. I. D. E. C. Le caractère utilitaire s'affirme dans les dispositions du plan comme dans la coupole centrale sur laquelle s'étagent les baies d'aération. Ce marché, jugé trop grand lors de son achèvement, s'avère aujourd'hui insuffisant. Des marchés de quartiers dispersés dans la ville sont prévus pour l'avenir.

Il nous était donné d'achever cette période d'architecture nettement moderne en édifiant ces dernières années l'hôtel du Résident Supérieur au Cambodge.

Le programme n'était pas sans rappeler ceux que posent nos légations à l'étranger.

Le but que nous poursuivîmes fut d'édifier un édifice dans lequel devaient se conjuguer harmonieusement la fonction représentative du Chef du Protectorat et les exigences d'une habitation privée.

Une nouvelle époque va s'ouvrir pour l'architecture dans la capitale cambodgienne. Un plan d'aménagement est en cours d'étude, qui doit donner à Phnom-penh le cadre d'un développement futur en rapport avec la renaissance du pays et en liaison étroite avec son passé. La tendance nouvelle, pour l'architecture non plus officielle mais urbaine, sera de mettre en valeur le caractère local des quartiers cambodgiens.

Autour du palais royal d'abord, de façon à conserver et à présenter de façon nette le patrimoine khmer et son architecture originale, dans les quartiers d'habitation ensuite, où le Cambodgien édifiera sa maison de bois, bien adaptée à son genre de vie et au climat.

Dans les quartiers de commerce, exercé principalement d'ailleurs par des Chinois, la question sera plus complexe. Elle sera, comme pour les quartiers d'habitation européenne, résolue en tenant compte à la fois de la variété nécessaire dans une capitale déjà évoluée, et de l'unité que donnent, à une ville bien étudiée — et aussi privilégiée que Phnom-penh — les ressources de la verdure et des eaux, de l'architecture et de la couleur.



Université Côte d'Azur. Bibliothèques

STATIONS D'ALTITUDE D'INDOCHINE

PAR M. CERUTTI,
Chef du Service Central d'Urbanisme et d'Architecture.

AVANT 1940, alors que les relations avec les pays étrangers étaient libres, les stations d'altitude indochinoises ne jouissaient que d'une vogue relativement réduite.

Seules deux stations, le Tam-dao et Dalat, connaissaient cette vogue, due uniquement à leur proximité de Hanoi et de Saigon, ce qu'appréciaient plus particulièrement les coloniaux ne pouvant que rarement rentrer en France et ceux qui s'étaient installés définitivement en ce pays. En outre, beaucoup d'Européens, principalement des fonctionnaires dont le séjour colonial n'était alors que de courte durée, préféraient la mer et les voyages aux vacances en altitude. De ce fait, les stations d'altitude indochinoises ne s'étaient développées que très sommairement et ne représentaient en tant que plan, que des ébauches dressées avec bon sens mais le plus souvent sans idée directrice ni programme d'ensemble. Une exception doit être faite en ce qui concerne Dalat, où des tentatives d'organisation de la future cité donnèrent naissance, en 1923, au plan Hébrard. Il était alors question de transporter la capitale administrative de l'Indochine à Dalat.

Or, depuis 1940, la suppression des relations avec l'extérieur, la prolongation des séjours en Indochine, le besoin de repos réparateur, la recherche des qualités bienfaisantes des climats d'altitude qui conviennent aux organismes affaiblis ou surmenés par un long séjour colonial, aux convalescents et à certains malades firent que le rythme de l'installation des Européens dans les stations d'altitude ne fit que s'accentuer. Parallèlement à cet accroissement de population suivirent les spéculateurs, et bien des concessions au début agricoles se transformèrent rapidement en lotissements, au seul bénéfice des concessionnaires mais au grand détriment de l'urbanisme. Les capitaux inemployés y trouvèrent aussi un investissement.

C'est ainsi que, sans discipline, se développèrent la plupart de ces stations, développement qui eut à souffrir d'une manière regrettable de l'absence de plans d'aménagement ayant force légale.

Dès sa prise de fonctions, le Vice-Amiral Decoux, comprenant d'où venait l'erreur et, d'autre part, supputant l'importance du rôle que devaient jouer dans l'avenir les stations d'altitude, décida de diriger leur développement de façon rationnelle et selon des plans harmonieux. Bien plus, il imposa des programmes.

C'est à partir de cette époque que date la création du Service Central d'Urbanisme et d'Architecture, lequel reçut pour première mission, sans négliger pour cela l'étude des grands centres, de procéder à l'aménagement et à l'extension des stations d'altitude. La plupart de ces plans sont aujourd'hui déclarés d'utilité publique.

Le Service Central d'Urbanisme et d'Architecture proceda non seulement à l'aménagement et à l'extension des centres déjà formés tels que Dalat, Chapa, le Tam-dao, mais entreprit aussi l'étude de stations nouvelles telles que le Bavi cote 1.000, et le futur Paksong.

***

L'historique et la description de Dalat faisant l'objet d'un article dans ce numéro d'Indochine, je n'ajouterai, en ce qui concerne ce centre, qu'étant donné sa situation géographique, l'étendue du plateau aux larges possibilités sur lequel il se situe et sa proximité de Nha-trang, station balnéaire connexe, son développement dépassera sans nul doute le cadre d'une simple station d'altitude pour devenir un des centres attractifs d'Extrême-Orient.

***

Le Tam-dao, dont l'extension est très limitée du fait qu'il est situé dans un cirque au sommet d'un piton, ne peut se développer qu'en hauteur, d'où la création de buildings. Le plan ci-après donne un aperçu des aménagements projetés dans le centre actuel. Le stade, certainement le plus pittoresque d'Indochine, a été réalisé en 1942. Des hôtels, un casino accompagné de boutiques, un building administratif de repos viendront compléter l'équipement de la station. Une zone d'extension pour résidences se situant à l'ouest du centre actuel, un camp militaire, un village annamite et une zone maraîchère à proximité du village annamite non figurés sur le plan compléteront cette station d'altitude.

***

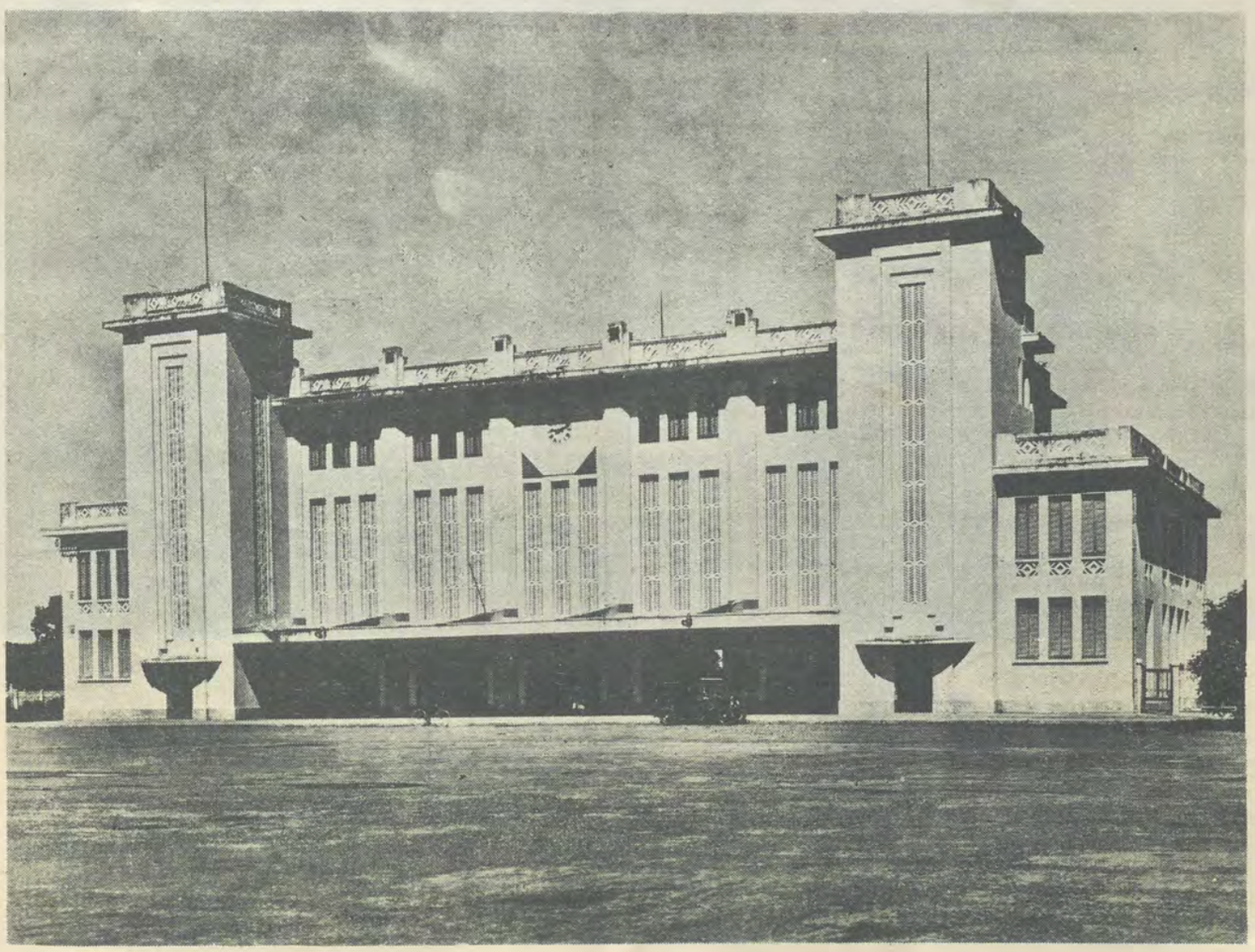
Le Bavi cote 1.000 est de création toute récente ; tout comme le Tam-dao, il se classe parmi les stations à développement en hauteur. C'est à l'initiative de M. Tucat, Résident de France à Sontây, que l'on doit cette réalisation. Au début de l'année 1942, rien n'existait, autre qu'un massif montagneux boisé comprenant trois sommets, ainsi que son nom l'indique, peu ou presque pas connu, autour duquel serpentaient quelques sentiers.

Sitôt les levers de terrain terminés, la confection du plan d'aménagement du premier pic fut

Université Côte d'Azur. Bibliothèques



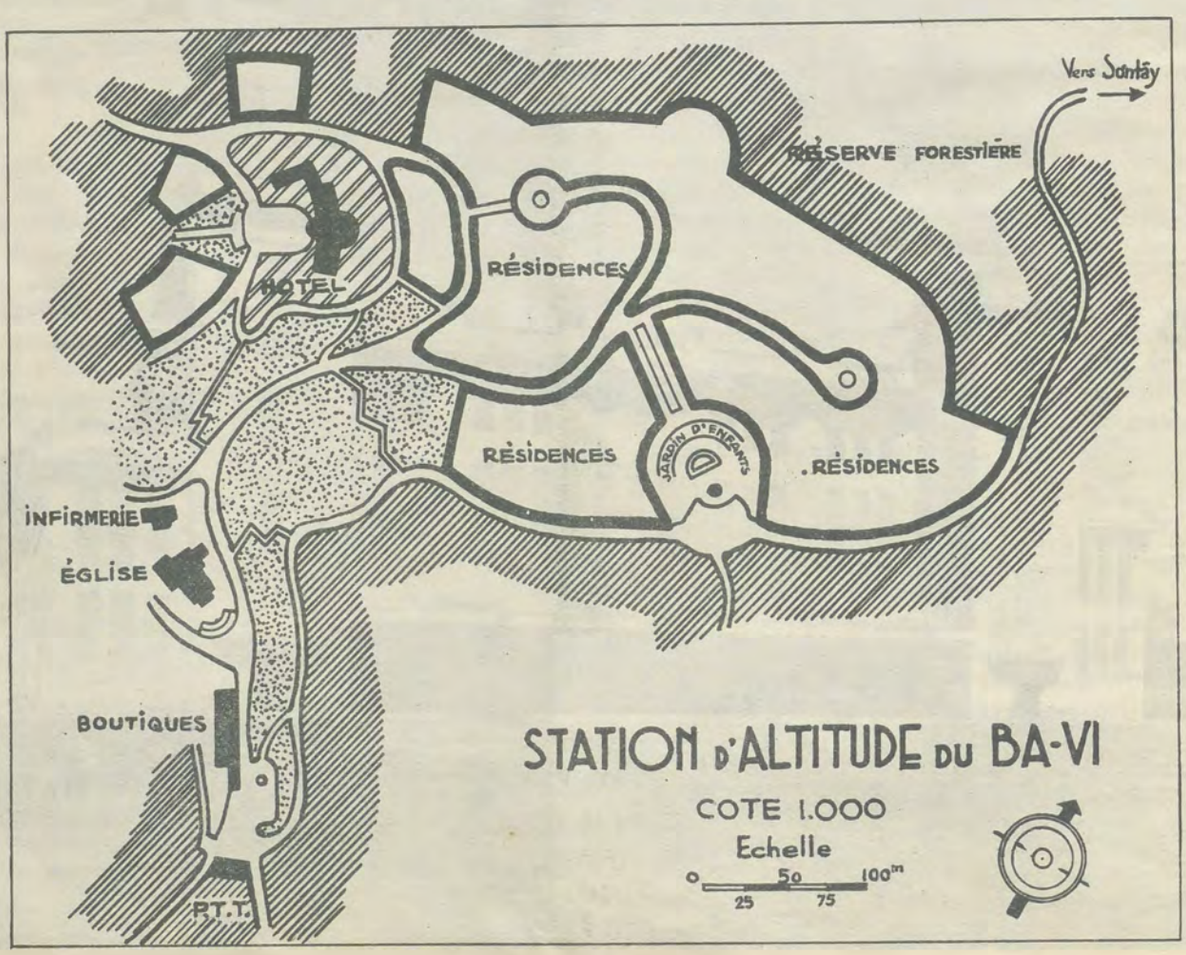
PHNOM-PENH. — Vue aérienne : **au centre,** *l'avenue qui relie la gare au fleuve.*
En haut, *à gauche, le marché.* — **Ci-dessous :** *la gare.*



Université Côte d'Azur. Bibliothèques



PHNOM-PENH. — *Entrée du Palais royal.* Photos P. VERGER



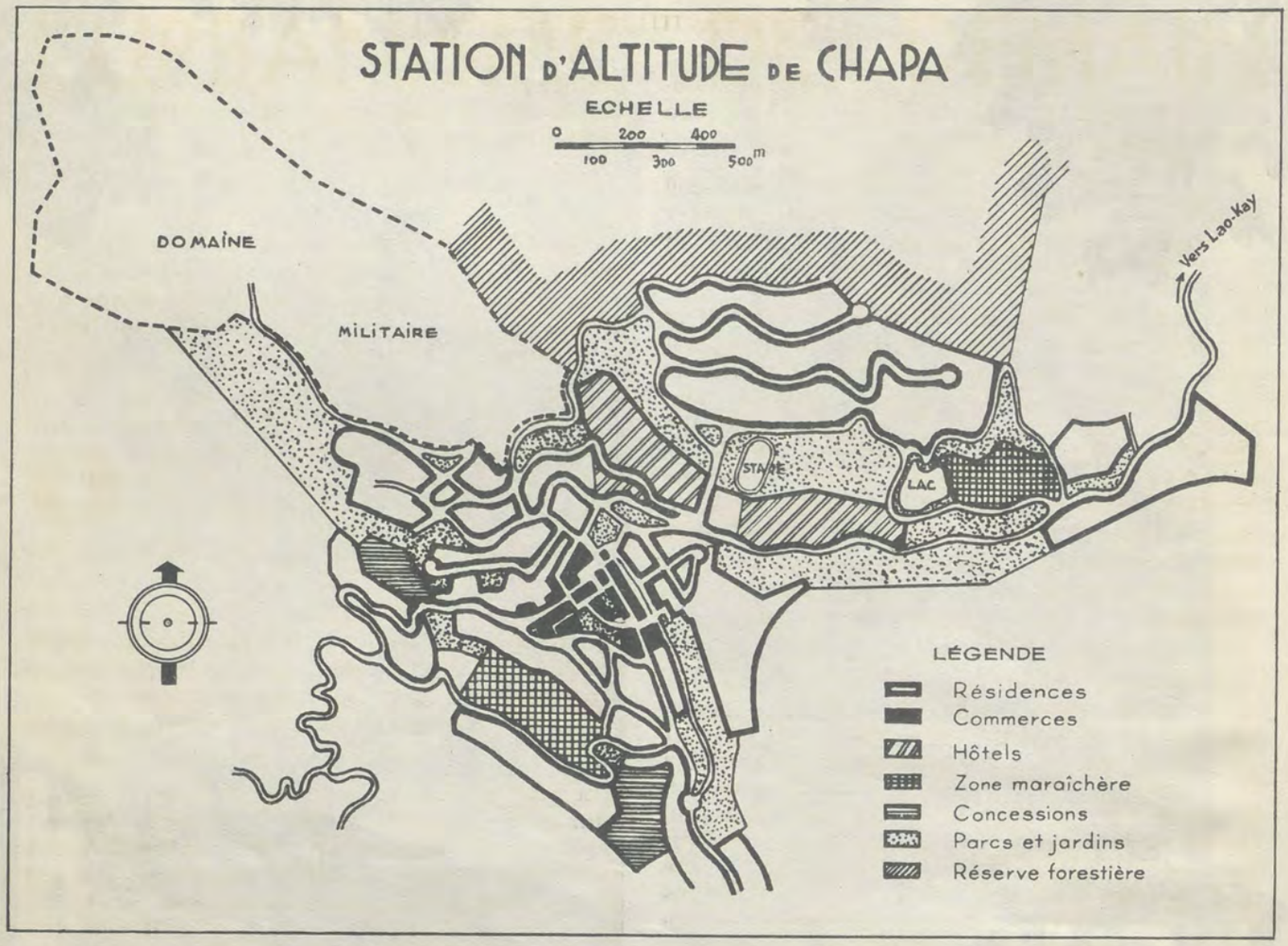
Université Côte d'Azur. Bibliothèques

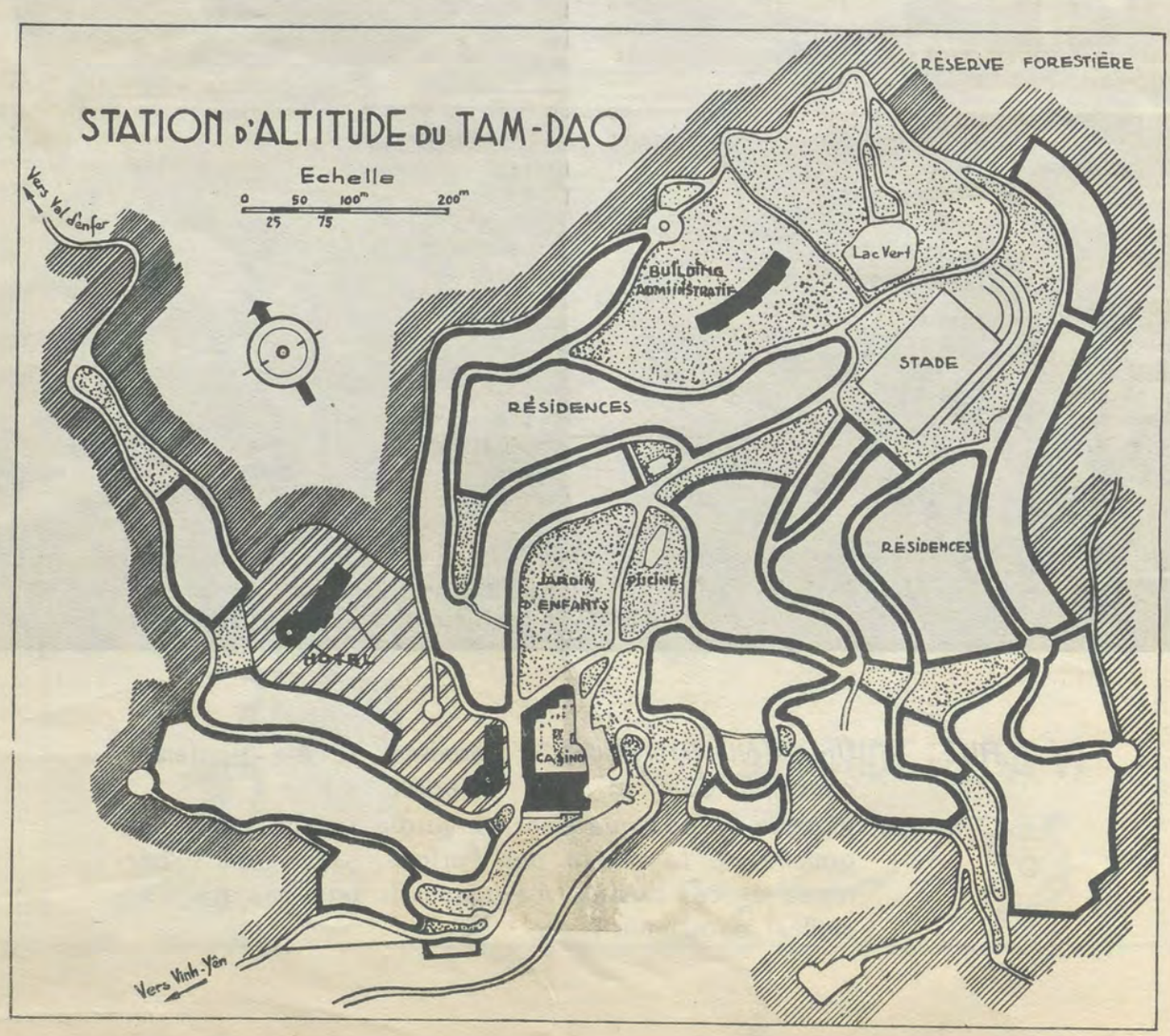


HUÉ. — Un effort intéressant d'urbanisme a été également accompli dans la Ville Impériale.

Ci-dessus, *kiosque et portique dans un jardin public, sur la rive gauche de la rivière des Parfums. Ces grands parterres et ces bassins n'évoquent-ils pas quelque Versailles indochinois ?*

Université Côte d'Azur. Bibliothèques





Université Côte d'Azur. Bibliothèques

immédiatement entreprise et par arrêté du Gouverneur Général en date du 5 avril 1943 ce plan était déclaré d'utilité publique.

En juin 1943, une route partant de la cote 600 accédait à la cote 1.000 où se situe le premier lotissement que nous reproduisons ici et dont les 24 lots furent aussitôt vendus.

Ce premier aménagement faisant partie d'un plan d'ensemble groupant les trois sommets comprend, donnant sur une place avec fontaine et jeux de boules, l'installation d'un groupe de boutiques, un bureau des P. T. T., plus à l'ouest une chapelle et une infirmerie, sur les différentes terrasses constituant la croupe du pic une zone hôtelière, des zones de villas et un jardin d'enfants. L'étude de l'aménagement des autres pics comportant en outre les services généraux de la station se poursuit et leur réalisation suivra immédiatement celle du premier lotissement.

***

Chapa, station pittoresque rappelant d'assez près les Alpes, se classe parmi les stations à développement mixte. Le plan ci-après donne un aperçu de son aménagement et de son extension. Les différentes zones que comporte le plan sont fonction de sa topographie, de ses points de vue et de son ensoleillement. C'est ainsi que les plus beaux emplacements, d'où la vue s'étend sur la vallée du Muong-hoa-ho et le Fan-si-pan, occupés actuellement par des cultures maraîchères, sont affectés sur le plan d'aménagement à la construction de villas. Un programme des servitudes esthétiques, hygiéniques et autres annexé à ce plan conservera à Chapa son caractère particulier de cité-jardin accrochée aux pentes du Losuitong, d'où les perspectives et les points de vue pittoresques et touristiques dégagés assureront la sauvegarde des paysages qui constituent l'ornement principal de cette station.

***

Quant aux stations du Bokor, Bana, Bach-ma appréciées des Européens du Cambodge et d'Annam, elles n'ont jusqu'à ce jour, étant donné leur peu de développement, fait l'objet d'aucune étude urbanistique.

Toutefois, en ce qui concerne Bach-ma, la vogue dont jouit cette station depuis quelque temps, a fait que le Service Central d'Urbanisme et d'Architecture a demandé qu'elle soit assujettie à l'obligation d'un plan d'aménagement et d'extension.

***

Enfin, pour terminer, Paksong, situé au centre du plateau des Bolovens, est appelé, du fait du développement de la colonisation européenne, à devenir le chef-lieu administratif de la future province des Bolovens.

Le plan d'aménagement et d'extension de ce futur centre fait actuellement l'objet d'études particulières car son altitude, 1.300 mètres environ, en fera en outre une station climatique à grand développement qui intéressera non seulement l'Indochine, plus particulièrement le Moyen et le Bas-Laos et le Cambodge, mais éventuellement les touristes de Thailande et autres pays.

La nouvelle cité sera située à l'est du Paksong actuel sur le plateau légèrement en pente faisant suite au Phou-Thevada, emplacement ventilé se prêtant fort bien à l'installation et au développement rationnel d'une ville.



Université Côte d'Azur. Bibliothèques

L'URBANISME DE DEMAIN

PAR LE CORBUSIER

Nous reproduisons ci-après, en guise de conclusion, un remarquable article paru dans la presse de France, intitulé « la Vocation d'Architecte », dans lequel se trouvent exposés, par le célèbre architecte Le Corbusier, les principes directeurs qui devraient présider à l'aménagement et à l'équipement d'un territoire.

ON peut la définir la plus belle vocation, sœur de celles du peintre et du sculpteur d'aujourd'hui vouées au renouvellement des formes, de l'expression : la vocation des règles, des lois qu'on épouse, qu'on incarne, et par lesquelles l'harmonie est manifestée. L'imagination en marche ; la poésie descendant des vergers de l'esprit, s'épanouissant dans l'œuvre. La joie, la lumière couronnent l'effort de classer, d'épurer, de rendre efficace, d'atteindre à la solution.

Eupalinos n'était pas libre ; la forme du Temple était presque immuable. Le Temple avait sa règle. Mais cela n'empêchait pas qu'il soit le fils de l'imagination, car celle-ci, absente du dérèglement, est présente dans l'originalité de l'ordonnance. L'ordre rend le jeu discernable, mais étonnant par la manière dont le génie le joue. « Il joue bien, il joue mal », on le dit aussi de la musique et de toutes les activités qui mettent en cause le spirituel.

Les Romains, jouant la règle du ciment romain ont légué leur œuvre au temps. La règle du ciment romain se lit dans les coupoles et les voûtes du Panthéon ou de la Basilique de Constantin.

Les Romains avaient aussi une règle des routes de terre, et parfois on en peut suivre les traces dans les sites qui mettent en jeu la géographie et l'histoire de l'Europe.

Les Gothiques ont joué la règle de la pierre sans ciment. Ils sont devenus, non des mouleurs ou des fondeurs, mais des menuisiers de pierre. Le jeu exprimait à Notre-Dame de Paris, par l'esprit orthogonal, la maîtrise et nul déchaînement. Il n'y a qu'une Notre-Dame, et pourquoi à Paris ? Il n'y a qu'un Parthénon, et pourquoi à Athènes ?

La règle a cessé depuis, la grande règle.

J'aime l'adorable Renaissance française ; je dirai une fois mon admiration pour les charpentiers et les maçons de village qui suivirent la règle.

Oserai-je affirmer que, poursuivant un but très personnel, le rayonnement de sa personne, le Roi-Soleil mit le ver dans la règle d'architecture, et tout se prit à décliner ; le plan, la coupe et la taille de l'édifice n'ont plus la grande, pure et irréfutable attitude de la règle. Je ne méconnais pas la beauté de ses monuments. L'inspiration y est souvent, la proportion presque toujours. Le ver, pourtant, était dedans qui mit l'architecture dehors. L'architecture qui va du dedans au dehors, fit désormais la course à rebours. Et ce fut notre atroce décadence.

Vinrent l'acier et la règle de l'acier ; le ciment armé et la règle du ciment armé. Le calcul savant est entré en jeu et les machines incitaient à toutes les audaces. Jamais, dans les calculs d'acier et de ciment armé, on ne fut plus près de la nature, au cœur même des lois de la matière et du jeu des forces, en parallélisme étroit avec les créations naturelles. Jamais les matériaux avec lesquels on construit aujourd'hui ne furent si subtils, si précis, si exacts dans leur substance et dans leur préparation à l'effort. La loi est entre nos mains, mais point encore la règle d'harmonie : nos essais sont brutaux, mal équarris, parfois sans esprit. Nous n'avons pas encore de mains assez agiles pour rivaliser avec elle ; néanmoins, c'est une tâche magnifique de jouer le vrai jeu de l'acier et du ciment. A nous, les créateurs. Ici, les plasticiens, les poètes, les découvreurs, et tous dans le même homme ! Voilà la raison d'être de l'architecture.

Aujourd'hui, l'urbanisme a pour enjeu d'appliquer avec les quatre routes, les quatre règles de la terre, du fer, de l'eau et de l'air. Les routes occupent le pays, et autour d'elles la vie se refait sur une règle aussi, mais neuve, celle de la conscience moderne. Après la tempête où va sombrer une civilisation à fin de course, guettons attentivement les linéaments qui déjà dessinent la nouvelle civilisation machiniste.

Pendant que la guerre se fait, on est en droit de songer à l'après-guerre et de préparer les esprits aux travaux du temps de paix aussi bien

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

qu'aux conditions de la paix proprement dite. Or, ces travaux ne peuvent être que d'équipement. Ils sont le programme avec ses buts et ses moyens, l'échelonnement de ses étapes. Le travail du pays, c'est celui de nous tous, ouvriers d'usines, paysans dans les terres, techniciens des plans et techniciens des écoles où la jeunesse sera formée, formée à envisager et à comprendre ce qu'est sa nouveauté même, celle du second âge et des quatre routes.

Mais y-a-t-il mille, y-a-il même cent, même dix architectes prêts à exprimer au long des quatre routes de terre, de fer, d'eau et d'air, la rigueur, la ponctualité, la grâce et, participant à cette chaîne ininterrompue d'événements organisés les uns sur les autres, raccordés, liés dans l'unité, capables de mettre le pays en présence d'événements nouveaux et fraternels ? Non, nous ne sommes pas prêts. Cela fut à des époques historiquement unes. Nous en sommes encore au vagissement. Il faut le savoir et le dire, et diriger nos énergies et nos ferveurs vers cette nécessaire unité.

Il s'est trouvé des gens pour écrire que la culture s'effondrait et pour clamer aux échos une détresse infinie. « L'architecture va-t-elle mourir ? »

De quelle architecture parle-t-on ? De ce que furent pendant cent années de décomposition les boulevards, les avenues, les rues, les maisons, les banlieues, les palaces et casinos des côtes d'Azur, d'Emeraude ou de Craie ? Ce n'est pas là de l'architecture, mais bien des avortements d'architectes, uniquement soucieux d'argent.

L'architecture au long des quatre routes, attend au contraire, de nous, beaucoup d'amour. Le problème en appelle à cette ferveur qui illumine et ne coûte que le don de soi. Les coéquipiers sont là, ceux de la nouvelle architecture. Le temps travaille ; chaque jour, ils croissent en nombre, en aptitude, en compréhension ; ils sont prêts à s'identifier au problème. Les quatre routes réclament des équipes. Une équipe comprend la gamme utile des capacités. En football, il en est de lourds et de trapus qui subissent l'assaut en bloc de l'adversaire ; on les a placés pour garder le but ; il y a les agiles, les légers, les rapides, les astucieux, les improvisateurs ; on les a déplovés au-devant.

L'architecture, devant les quatre routes, est illimitée. Un individu seul n'entrerait jamais dans le problème. La vocation d'architecte est devenue pratiquement écrasante : l'omniscience, l'omnipuissance, n'existent pas sur le marché des hommes. De même que les activités de la science et des techniques ont obligé, pour cause de salut, à des spécialisations graduées, de même l'architecture doit se répartir en spécialisations opportunes. Sur les quatre routes que le programme dessine si nettement, l'entrepreneur, l'ingénieur et l'architecte se suivent, se pénètrent, se confondent. Les tâches de demain désignent l'acteur : le « constructeur ».

Voici à leur tâche, agissant côte à côte, et aptes à prendre chacun leurs responsabilités, les constructeurs :

Sur la route de terre, l'urbaniste fixera le dessin général de la ville, entourée de sa région. Cet autre règlera les circulations automobiles, poids lourds et voitures rapides, de la région vers la ville et de la ville vers la région. Celui-ci tracera et calculera les ouvrages d'art des autostrades, les ponts, les croisements, les passages sur voies ferrées. Celui-ci régentera les volumes bâtis, leur situation, leur densité, leur disposition et dessinera les parcs qui les baignent. Voici celui qui aménage les crèches, les maternelles, les écoles, les cercles de jeunesse, les piscines et les terrains de jeux. Celui qui dressera les plans innombrablement variés, souples, des appartements, à l'intérieur des ossatures d'acier. Celui qui s'est spécialisé dans les problèmes de la ventilation, de l'éclairage, de l'air exact, de l'isolation. Celui qui multiplie les étincelants équipements domestiques réalisés dans les usines métallurgiques et dans les divers ateliers où sont traitées les matières les plus connues, comme les matières nouvelles sorties, sans affectation bien définie, des centres de l'industrie lourde ; il est en contact avec les machines, les ouvriers, les chefs.

Voici le spécialiste qui projette les centres de santé dans chaque volume bâti, exprimant les données modernes de « la médecine de la santé ». Celui qui installe la culture physique dans les blocs bâtis, salles, engins, héliothérapie ; celui qui organise les services communs de ravitaillement et les services domestiques. Dans les centres civiques, celui qui construira les bibliothèques, les clubs, les cinémas, les magasins, les théâtres, les hôtels de ville, les églises. Aux lieux propices de bonne circulation, celui qui prévoit les locaux de l'artisanat urbain et ses boutiques, celui qui dirige l'équipement gai des cafés.

Dans les campagnes, celui qui trace les routes gracieuses, celui qui dictera l'urbanisation progressive des villages, ajoutant la sève de la vie moderne à celle des champs, mais sans impair, car il connaîtra le problème agraire. Il bâtira les silos, les coopératives, les clubs paysans, les écoles rurales, les ateliers de mé-

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

canique rurale. Il relèvera les fermes relevables et installera les nouvelles fermes, faites dans les usines du Nord et montées dans les provinces, forme juste et bonne place.

Sur la route de fer, celui qui urbanisera en redressant les fautes. Il fera la gare nette, et riant le trajet des rails dans l'estuaire de verdure, propres les hangars et les entrepôts. Et voici ceux qui équiperont les wagons pour plus de confort et d'efficacité, les wagons des longs voyages et les wagons des convois de week-end.

Sur la route d'eau, celui qui taille les darses dans les terres, les môles sur les eaux, dresse les docks, distribue les appareils de manutention et règle les circulations des voitures, des camions, des wagons, responsable du charme des ports. Celui qui installe des vastes hôtelleries navigantes dans les paquebots : de bons mobiliers dans les hôtelleries navigantes. Celui qui dessinera les écluses, les ponts de toutes sortes sur les canaux, les berges, gardant intact le sourire du paysage.

Sur la route d'air, celui qui décide du lieu des aérogares. Celui qui les construit avec leurs hangars, leurs ateliers. Enfin, celui qui monte sur les avions pour dénoncer les quartiers pourris des villes, les nœuds néfastes de circulation déréglée, les violations des beautés naturelles, les saccages des splendeurs architecturales, et pour découvrir les espaces disponibles. Bref, le modeleur de ville.

Dans les services de commande, dans les bureaux où se coordonne le jeu des quatre routes, voici le conciliateur, l'animateur, l'harmoniseur.

L'harmoniseur découvre les facteurs communs aux quatre routes et fait régner l'unité. Il décèle la loi commune, il répand la beauté sur l'immense entreprise. Il dispose d'armes terribles : la règle, les quatre règle des quatre routes. Il écrasera ceux qui par négligence, voracité, cupidité, imbécillité, inconscience, fomenteront la laideur. La laideur n'a plus droit de cité. La laideur est une défaillance technique, un péché contre l'unité.

La vocation d'architecte est ouverte, immensément.

Alors, des champs, des villes détruites, des deuils, des rages, des châtiments et des triomphes, va sortir la seconde étape de la civilisation machiniste.



Vu pour autorisation d'imprimer (Arrêté n° 6921 du 2-10-42).
Le Gérant : TRUONG-CONG-DINH. Imprimerie G. TAUPIN ET Cie

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

SOCIÉTÉ INDOCHINOISE D'ÉLECTRICITÉ

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 60.000.000 DE FRANCS

Siège Social : 62 bis, Avenue d'Iéna, PARIS

Inspection : 69, Bd Francis-Garnier, HANOI

Toutes les applications de l'électricité :

ÉCLAIRAGE — CHAUFFAGE — VENTILATION
FORCE MOTRICE

Étude, Fourniture et Montage de toutes installations électriques et hydrauliques — Fourniture, pose, réparations de matériel d'éclairage, ventilation, force motrice, etc...

DEVIS GRATUIT SUR SIMPLE DEMANDE

Pour tous renseignements, s'adresser aux Bureaux de la Société :

HANOI — HAIPHONG — NAMDINH — FORT-BAYARD

et dans les principaux centres du Delta.

COMPAGNIE DES EAUX ET D'ÉLECTRICITÉ DE L'INDOCHINE

Société Anonyme au Capital de 95.000.000 de francs

Siège Social à PARIS : 62 bis, Av. d'Iéna, 16e arrondissement

Direction Générale à Saigon : 72, Rue Paul-Blanchy

Usines Électriques à Saigon, Cholon, Phnompenh, Dalat

ÉTUDES, FOURNITURES ET MONTAGE

de toutes installations électriques particulières et industrielles, hydrauliques et frigorifiques.

VENTILATEURS PORTATIFS ET DE PLAFOND
MOTEURS ET DYNAMOS POUR TOUS USAGES

FOURNITURE, POSE ET RÉPARATION

de matériel d'éclairage électrique, ventilation force motrice, etc...

Registre de Commerce Saigon N° 278

Université Côte d'Azur. Bibliothèques

IMPRIMÉ PAR
TAUPIN & Cie
HANOI

Université Côte d'Azur. Bibliothèques