

# Information Presse CCI

CMP 6007052

## "LES PORTES DE LA VILLE"

2 février - 4 avril 1983  
Salle de documentation du C.C.I.

Immédiatement quelques clichés nous sautent aux yeux : Carcassonne... Porte St Martin, Porte St Denis... Rome... Milan... Trèves... Portes du désert... Jérusalem... Arc de Triomphe... Bref, défile une collection de cartes postales sur ces monuments historiques. Et puis des images fourmillent -portes du Paradis et des autres-, des métaphores -colosse de Rhodes, bouche de l'Enfer. Une pléthore d'histoires puisées dans la littérature sur la fondation de la ville, les passages, les rites, les interdits, les transgressions, les ruses -Cheval de Troie-, les "Sésame ouvre-toi" foisonnent dans notre imaginaire.

Historiquement, la porte symbolisait la ville : elle instituait son identité, signifiait sa puissance, excluait hors les murs les hors-la-loi de tous genres. Mais où est-elle cette limite terriblement physique et matérielle, l'enceinte qui, ponctuée de portes monumentales, définissait le territoire de la ville, protégeait une communauté, ses marchés, ses institutions politiques et spirituelles, le dedans civilisé contre le dehors (la campagne, la barbarie, le désordre, la peste, le danger, la peur, l'étranger) ? Les périphériques : remparts transparents ? Les ponts, bretelles, rocadés, échangeurs : portes ouvertes ? Les embouteillages : nouveaux rites de passage ?

Il y a bien encore de vrais murs et de vraies portes : à Berlin-Ouest, par exemple, survivance anachronique du féodalisme en plein XXe siècle, entre Beyrouth Est et Ouest encore récemment. En fait, sauf état d'exception, le Pouvoir n'en a plus besoin ; il participe plutôt à la déstructuration généralisée du tissu urbain selon le mécanisme bien connu industrialisation-exode rural-prolifération de la banlieue... et, la technologie aidant, "surexpose" la ville. Gares, aéroports, autoroutes urbaines... sont les portes ouvertes qui paradoxalement se trouvent au centre des villes comme l'avait déjà projeté Le Corbusier dans son plan d'une ville pour trois millions d'habitants (1922). Ville-réseaux, réseaux de portes : par l'échangeur, nouvelle porte monumentale, s'effectuent nos modernes entrées triomphales.

Mais arrivant par une "nationale", avant même la traversée de ce monde qu'est la banlieue, la ville s'annonce, et ce particulièrement par ses rejets : murailles publicitaires, hypermarchés, zone industrielle, décharges, bidonvilles, cités H.L.M., de transit en sont les signes d'entrée mais par la porte de service.

Si ces repères font office de portes pour l'automobiliste pressé, c'est, on s'en doute, qu'ils manifestent une nécessité plus profonde de définir des limites, des repères, des seuils à franchir. S'il n'y a plus de "raisons" pour borner la ville, sortie hors de ses gonds et s'étendant à l'infini, paradoxalement les citoyens eux, résistent à cette rationalité implacable et "en veulent des portes", des signes d'identification et de passage symbolique.

.../...

Rares sont, dans les années 20-40, les projets sur les limites de la ville, alors pensée par les protagonistes du C.I.A.M. comme une abstraction géométrique, une série de zones juxtaposées indéfiniment extensibles, sans commencement, ni fin : citons, entre autres, le projet d'El Lissitzky pour borner Moscou ou d'un autre côté la ceinture rouge de Paris construite sur les fortifs, et encore le concours de la Porte Maillot, qui redonnent une façade à la ville. Le retour récent à l'architecture urbaine s'inscrit dans cette problématique, répondant à une demande bien réelle d'habitants frustrés par les méfaits du zoning, et se manifeste inversement à l'intérieur de la ville : les portes, plus ou moins monumentales, abondent pour signaler l'entrée d'un quartier, d'une cité, d'un îlot, aussi bien dans les projets des villes nouvelles (projets de Fiszer à Cergy, Sarfati à Evry, Ciriani et Bofill à Marne-la-Vallée...) que dans les fictions théoriques ou non (la "Strada Novissima" à la Biennale de Venise 1981).

Alors ? Tandis que l'exode urbain s'ébauche, que la ville ne rend plus riche ni libre comme on disait au Moyen-Age, entre l'agglomération-conurbation-nébuleuse urbaine et la ville, laquelle des deux sera jetée dans "les poubelles de l'histoire" ? La question des portes de la ville moderne en dépend, toujours en suspens.

#### CATALOGUE

Format 20 x 24, 88 pages, 70 illustrations N/B  
Prix de vente : 48 F.

Auparavant, la ville c'était des remparts, des portes qui la fondaient, la définissaient comme entité praticable et la distinguaient nettement de ce qu'elle n'était pas : la campagne. Aujourd'hui, il n'y a plus de portes. Qu'est devenu l'espace urbain ?

#### AFFICHE

Prix de vente : 20 F.

Jean-Claude Greshens  
Président du Centre national d'art et de culture Georges Pompidou

Paul Blanquart  
Directeur du Centre de Création Industrielle

ont le plaisir de vous inviter à l'inauguration de l'exposition

Les portes de la ville

le mercredi 2 février 1983 à 11 h, au Centre Georges Pompidou  
Salle de documentation du C.C.I., rez-de-chaussée

2 février - 4 avril 1983

Entrée rue Beaubourg  
Prière de se munir de cette invitation.