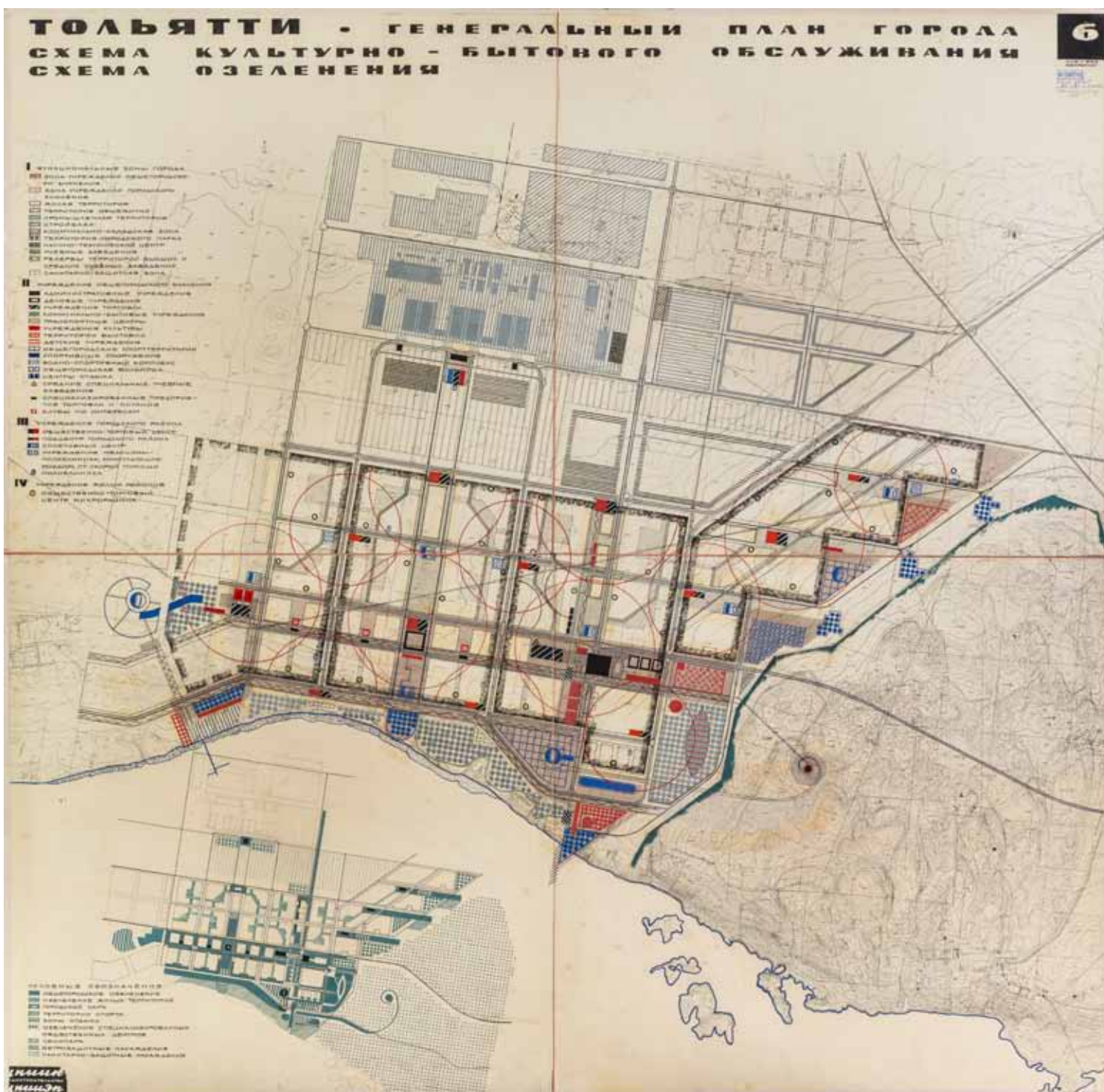


Togliatti, une ville neuve en URSS

Exposition présentée du 2 au 24 octobre 2015 à l'Ecole nationale supérieure d'architecture Paris-Val de Seine

L'Union soviétique a construit plus de mille villes nouvelles. Au centre de la Russie, sur les rives de la Volga, Togliatti est l'une de ces cités nées d'ambitions démiurgiques, réalisant des équipements industriels gigantesques, repensant totalement la conception de l'habitat.



Lorsque Staline ordonna en 1950 l'érection du barrage hydroélectrique, le bourg existant sur place fut éliminé, le fleuve détourné, des milliers de prisonniers du Goulag affectés à ce chantier pharaonique... Un nouveau site urbain fut alors dessiné, dans une sobre veine classicisante typique de la fin de l'ère stalinienne.

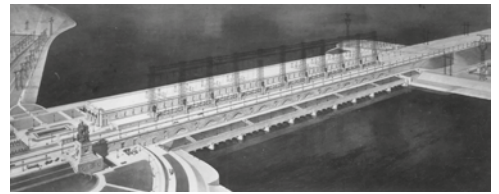
Bien que restant d'une échelle modeste, déjà la majorité des édifices résultèrent d'une standardisation poussée. Or, en 1964 la décision de Khrouchtchev d'édifier à Togliatti l'usine automobile AvtoVAZ permit à la ville de se transformer en grande agglomération régionale.

Conçue en coopération avec la firme italienne Fiat, AvtoVAZ amplifia enfin la production de voitures soviétiques, au point même de concurrencer les firmes américaines en Asie et Amérique latine. Afin d'accueillir 400 000 habitants supplémentaires, un second district neuf fut planifié et bâti en trois ans, de 1967 à 1970. Cette extension fut dirigée par Boris Roubanenko (1910-1985), un urbaniste formé avec les méthodes modernes constructivistes, et qui avait su s'adapter avec talent au néo-académisme stalinien – avant de trouver un souffle contemporain renouvelé en tant que directeur de l'Institut scientifique du Logement.

L'œuvre de Roubanenko fut la réponse de l'URSS aux méthodes de la modernité internationale, méditant notamment le projet de Le Corbusier pour Saint-Dié et les réalisations de Niemeyer à Brasilia.

Quant aux grands ensembles français, l'équipe soviétique en apprécia certains dispositifs spatiaux (tels ceux de Toulouse Le Mirail), tout en voulant en éviter les fréquentes limites fonctionnelles. Car malgré une préfabrication à 80 % de la ville, Roubanenko veilla à faire de Togliatti un site urbain d'un confort exceptionnel en URSS. Séparation des circulations motorisées et piétonnes, soin apporté aux espaces verts, développement du réseau des équipements collectifs, augmentation des normes de surface par personne : tout fut entrepris pour que la ville soit une réalisation exemplaire de l'idéologie soviétique.

Aussi Togliatti révèle les dessous de l'urbanisme russe au XX^e siècle, le parcours de ses créateurs face au pouvoir, l'invention ex nihilo d'infrastructures certes titanesques mais voulant rester au service de l'homme, entre zones d'ombre et accomplissements.



Leonid Poliakov, projet du barrage de Togliatti, 1951



Le front urbain sur la Volga, état en 1954



L'usine automobile AvtoVAZ, 1969



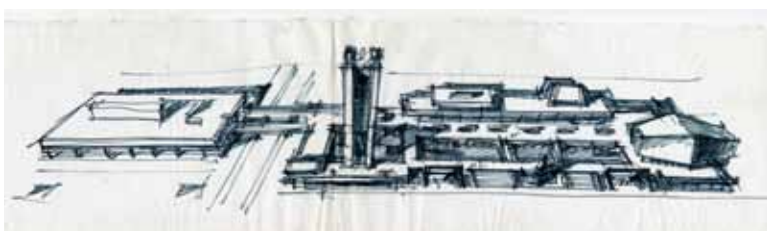
Semion Vinograd en tête de la délégation des architectes de la ville, 1er mai 1972



Maquette du projet Roubanenko pour le district Avtozavodski, 1969



Chantier du district Avtozavodski, 1969



Boris Roubanenko, étude du Palais de la Culture de Togliatti, 1969

Informations pratiques

Exposition présentée

du 2 au 24 octobre 2015

à l'Ecole nationale supérieure
d'architecture Paris-Val de Seine

3 Quai Panhard et Levassor, 75013 Paris

Entrée libre

du lundi au samedi • 12h-20h



Habitat de l'ère stalinienne, vers 1954

Autour de l'exposition

Edition

Fabien Bellat, Une ville neuve en URSS,
Togliatti, éditions Parenthèses, 176 p., 29 €

Table ronde

2 octobre 2015 • 16h

Cité de l'Architecture et du Patrimoine

Togliatti et l'urbanisme en Russie :
mémoire et enjeux contemporains

Conférence

13 octobre 2015 • 18h30

ENSA Paris-Val de Seine

Construire des villes en URSS,
le dossier Togliatti



Mark Boubnov, Cinéma Saturn, 1970



Immeuble préfabriqué, vers 1970

Commissariat

Fabien Bellat

Scénographie

Léa Pons

