Jacques Riboud

La ville heureuse

Doctrine et expériences de création urbaine

Epilogue
par Bertrand de Jouvenel

CEP ÉDITIONS
MONITEUR
17 rue d'Uzès 75002 Paris
1980

Sommaire

Avant-propos, par Guy Planadevall 9

1. Les afflictions du citadin : leur cause profonde 11
2. Une stratégie de l'urbanisation : le complexe urbain en grappe 27
3. La ville de Gnossos devant le projet d'Oscar Niemeyer 39
4. "L'affaire" de l'aéroport de Chaverney 43
5. Pathologie du débordement urbain 47
6. Aux frontières de la ville : les espaces interstitiels 59
7. Un grand futur pour le haricot vert 65
8. Objets inanimés, avez-vous donc une âme ? 71
9. Après le R.E.R., le R.B.B. 79
10. Beaubourg était inévitable 87
11. De l'Élysée à la Défense 99
12. Propos sur les Mies 113
13. Columbia (États-Unis) revisité 121
14. Quelques enseignements d'un voyage à l'Est 125
15. Un bon en avant : le bon hypothécaire 133
16. Trois roues et une pédale de frein 147
17. Le kubuk 153
18. Défense du département 163
19. Cinq personnages en quête d'un urbanisme 175
20. L'urbanisme du "On est bien chez nous" 183

Epilogue, par Bertrand de Jouvenel 189

Avant-propos

Cet ouvrage reproduit des textes écrits par Jacques Riboud à différentes époques sur la création urbaine et ses multiples aspects. Social : "Pathologie du débordement urbain" ; foncier : "Aux frontières de la ville : les espaces interstitiels" ; administratif : "Défense du département" ; politique : "De l'Élysée à la Défense" ; psychologique : "Objets inanimés, avez-vous donc une âme ?" ; technique : "Un grand futur pour le haricot vert" ; architectural : "Propos sur les Miss" ; esthétique : "Beaubourg était inévitable" ; financier : "Un bon en avant, le bon hypothécaire" ; humain : "Le trottoir" ; mécanique : "Trois roues et une pédale de frein" ; folklorique : "La ville de Grasse devant le projet d'Oscar Niemeyer" ; culturel : "Cinq personnages en quête d'un urbanisme" ; dans la Région parisienne : "Après le R.E.R, le R.B.B." ; et à l'étranger : "Columbia (Etats-Unis) revisité" et "Quelques enseignements d'un voyage à l'Est".

L'auteur analyse : "les afflictions du citadin", propose : "une stratégie de l'urbanisation" [1], critique : "l'urbanisme du : on est bien chez nous". En même temps, il fait le récit (textes encadrés), sous forme d'anecdotes, d'expériences vécues lors de la construction de La Haie Bergerie, de 1956 à 1967. C'est en effet l'originalité des observations et propositions de Jacques Riboud de reposer sur une expérience personnelle, rare en la matière.

L'entreprise de création urbaine qu'il a fondée et dirigée pendant près de trente ans est, en France, la seule entreprise privée qui ait créé *ex-nihilo* des petites villes entières, sur un sol nu, qui en ait tracé les plans, dessiné les édifices publics, installé les voies et les réseaux, construit les habitations et les équipements collectifs, créant ainsi non seulement des logements, mais aussi, pour les habitants, un environnement et des services qui les satisfassent.

Jacques Riboud a ainsi montré, avant tout autre, qu'il était possible de créer un environnement urbain à base de maisons individuelles [2] (maisons de ville), en opposition directe avec le style "domino" qui a prévalu jusqu'à ces toutes dernières années.

Un jour viendra où l'on prendra enfin conscience de l'impérieuse nécessité qu'est l'organisation rationnelle de l'aménagement et de la construction. Ceux auxquels il incombera d'élaborer une véritable politique du logement, et d'adapter nos institutions à cette politique, feront profit des expériences de création urbaine et de leurs enseignements relatés dans ces pages.

Guy Planadevall

Président de Revue politique et parlementaire

1. Stratégie présentée pour la première fois par Jacques Riboud lorsqu'il faisait partie d'une commission du Ve Plan, dans un livre publié en 1965 aux éditions Mazarine : Développement urbain - Recherche d'un principe.

2. L'"urbanisme provincial" a été exposé par Jacques Riboud dans plusieurs livres publiés aux éditions Mazarine : Expérience d'urbanisme provincial, *en 1961, et* les Erreurs de Le Corbusier et leurs conséquences, *en 1968.*

1

Les afflictions du citadin : leur cause profonde

1971

C'est un paradoxe — assurément un des plus étonnants de notre époque — que d'affirmer, comme le font les experts, les planificateurs, tous ceux qui font profession de prévoir l'avenir et de l'organiser, que l'urbanisation est indispensable au progrès, que les hommes doivent se concentrer dans de grandes villes pour trouver le bonheur de vivre auquel ils ont droit... alors même que ces villes deviennent insupportables, que les conditions de vie ne cessent de s'y dégrader.

A cette constatation s'en ajoute une autre, qui concerne les moyens : les hommes ont à leur disposition des ressources scientifiques, financières, plus puissantes, plus abondantes aujourd'hui que jamais. L'évolution technique les met en mesure d'atténuer les nuisances, de se rapprocher (en temps de parcours) les uns des autres, d'être bien logés, de conserver ou de créer un environnement minéral ou végétal, naturel ou composé, qui les satisfasse.

Les moyens sont à leur portée. Contrairement aux affirmations d'économistes mal renseignés, les coûts sont loin d'être excessifs. Ils sont sup-

portables, à condition de savoir agir et dépenser comme il le faut, là où il le faut, quand il le faut.

Recherche d'une doctrine

Il est vrai que le rassemblement des hommes dans les agglomérations urbaines est un phénomène inéluctable, qu'il est à la fois un effet et une condition de l'évolution.

Le village isolé, perdu dans la plaine ou dans la montagne, peut retenir les amoureux du passé. Économiquement, il repose sur une certaine distribution et sur un certain rendement du travail agricole. Le village tout entier dépend de l'exploitation des champs qui l'entourent. Or, un homme suffit, là où il en fallait dix, il y a cent ans. Les engins, les moteurs ont bouleversé le travail de la terre et la distribution économique des implantations. Le cultivateur, le cordonnier, le maréchal-ferrant, les artisans, les commerçants, et les notables du village, ont encore un sens et une utilité, mais à une autre échelle, et sur une autre base.

Il est certain que la transformation des conditions de travail, l'industrialisation, l'accroissement du rôle pris par les services (éducation, hospitalisation, distractions, etc.), pousseront les hommes à se rassembler dans des groupements qui ne seront pas nécessairement de grandes villes, mais des agglomérations vastes qui leur permettront de communiquer et de voisiner.

Des estimations prospectives ont été faites sur le nombre de logements annuels à construire en France au cours du VIe Plan. On a tenu compte des mutations (migration rurale), des transferts d'activités (fermeture de mines — Decazeville, ouverture de port — Fos), de l'amélioration de l'habitat, de l'élévation du niveau de vie (une chambre de plus par logement, c'est 150 millions de mètres carrés de plancher à construire), de l'accroissement démographique. Les besoins qui en résultent justifient le choix d'un rythme annuel de construction de plus de cinq cent mille logements. A trente logements à l'hectare (avec les installations pour emplois et services) c'est une surface urbaine de 17 000 hectares à créer, soit l'équivalent de Bordeaux, Lyon et Marseille chaque année.

Une expansion urbaine d'une telle ampleur n'a aucune chance de s'accomplir de façon harmonieuse, ni d'aboutir à son objectif qui est d'améliorer les conditions de vie, tant qu'une doctrine n'aura pas été élaborée, tant que n'auront pas été fixés les principes du développement urbain, les guides qu'il doit respecter, les modèles auxquels il doit se conformer.

L'urbanisation est un phénomène aux multiples aspects, qui ne sera ni maîtrisé, ni à plus forte raison organisé, s'il n'obéit pas à une *doctrine* perceptible à tous, admise par le plus grand nombre.

Pour qu'une telle doctrine s'élabore, il faut d'abord que soient mises en lumière les causes des échecs passés et présents, les raisons pour lesquelles l'expansion urbaine, qu'elle soit naturelle, ou qu'elle soit volontaire, afflige au lieu de satisfaire.

Tant que les causes profondes des maux du développement urbain n'auront pas été reconnues, il n'y aura pas de doctrine. Sans doctrine, il n'y aura pas de méthodes. Il n'y aura que des tentatives ; les moyens resteront inadéquats ou mal employés. On se battra en reculant par des actions de défense ou de retardement. Ce ne sera qu'un *urbanisme de rattrapage.*

C'est donc par une analyse qu'il faut commencer, mais cette analyse ne doit pas se borner à des constatations superficielles et, partant de là, préconiser des remèdes eux aussi superficiels. Elle doit déceler les *causes profondes.*

Pour que l'analyse soit féconde, elle ne doit pas s'arrêter à une première constatation : elle doit remonter aux origines, et essayer de condenser, en un petit nombre, les phénomènes responsables des afflictions qu'on déplore. Telle est la condition pour que puisse être élaborée une doctrine simple et, partant de là, des méthodes adéquates à y remédier.

Les sept afflictions

1. *Encombrement* : ce ne sont pas seulement les embouteillages de voitures sur la chaussée. Ce sont aussi l'entassement dans le métro, la marée humaine qui submerge les gares aux heures de pointe, les files d'attente aux restaurants à l'heure du déjeuner, la recherche désespérée d'un parking.

2. *Éloignement* : éloignement, en temps de transport plus qu'en distance, du logement au lieu de travail. Ce sont les quatre heures de transport par jour, dénoncées par Brigitte Gros. C'est la mère de famille qui rentre de son bureau le soir, épuisée. C'est aussi l'éloignement de la campagne, les lieux de détente devenus inaccessibles.

3. *Nuisances* : c'est le bruit, la pollution de l'air, la couche de brouillard, de fumée, de poussière, qui recouvre la cité.

4. *Pénurie d'équipement* : c'est l'école où les enfants s'entassent, le collège à trente minutes de métro. C'est la salle de gymnastique au plafond trop bas pour qu'on puisse y fixer des agrès, le commissariat de police dans une cave, la mairie dans laquelle se bousculent les couples à marier. Ce sont les terrains de jeux que les enfants des grandes villes n'aperçoivent qu'à la télévision.

5. *Logement* : c'est le logement exigu dans lequel on étouffe, entouré de voisins qu'on déteste. Ce sont les rangées de H.L.M. sévères et monotones.

6. *Coûts* : c'est le coût du terrain qui dépasse toute mesure. C'est le logement trop cher qui reste inaccessible au jeune ménage, ce sont l'aménagement, le réaménagement sans fin infligés à la ville : des lignes téléphoniques qu'on ajoute, des réseaux électriques qu'on renforce, des gares de métro qu'on allonge, des arbres qu'on déplante et qu'on replante, des trottoirs qu'on découpe. C'est le coût social extravagant d'une urbanisation déréglée.

7. *Dégradation de l'environnement* :

— *sites urbains* : ce sont les lieux qui nous rattachent à notre histoire, à notre passé, qui s'évanouissent, et, avec eux, ce qui donnait un sens à la vie, ce qui faisait pénétrer le passé dans le présent, ce qui reliait les générations et annonçait le prolongement de notre destin. C'est l'environnement qui se transforme, se durcit, amplifiant le sentiment d'isolement, ignorant le sentiment de sécurité nécessaire à l'équilibre mental des nouveaux habitants, s'opposant à leur ajustement à la cité ;

— *sites naturels* : c'est la nature abimée, refoulée. Ce sont les banlieues anarchiques, les pavillons, les immeubles lépreux, les hangars. Ce sont les déchets aux abords des villes et le long des routes, les carcasses de voitures, les bicoques, ce sont des « résidences secondaires » prétentieuses qui essaient en vain de s'intégrer dans le cadre rural.

Ces afflictions, les citadins les subissent à des degrés divers, dans toutes les grandes villes, dans tous les pays. Elle menacent les habitants des moyennes et même des petites cités. Elles sont dénoncées tous les jours avec vigueur : on s'en prend aux institutions, aux administrations, aux gouvernements, à un parti politique, à un régime social. Chacun trouve dans ses convictions une explication.

Le technicien propose des solutions de plus en plus coûteuses, l'économiste fait des calculs de plus en plus pessimistes. L'architecte réclame une esthétique que conteste le sociologue. L'homme politique s'inquiète, cherche sa voie.

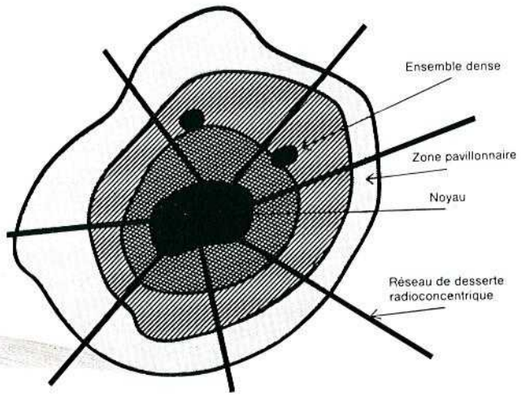
On essaie de parer au plus pressé, de calmer les plus exigeants. De ce brouhaha ne se dégage aucune solution qui satisfasse l'esprit et réussisse à rallier la foule.

Il en est ainsi partout, en tous les lieux du monde. Partout, la marée de l'urbanisation submerge les bonnes volontés. Nulle part, une administration, un système, ne sont parvenus à la maîtriser.

Bourrage et bourgeonnement

La cause première des afflictions du citadin est le processus de formation urbaine par *bourrage et bourgeonnement.*

Ce qu'on appelle un processus de croissance est le mode selon lequel les cellules urbaines nouvelles s'ajoutent à celles qui sont déjà en place, c'est la manière dont la ville grandit et se forme.



Bourrage et bourgeonnement

Le processus par bourrage et bourgeonnement est directement responsable des maux dont souffrent les grandes villes.

Bourgeonnement à la périphérie : en vagues successives, de plus en plus loin du centre, de plus en plus étalées ; des « pavillons » de banlieue remplacent les jardins maraîchers, font place à des immeubles de plus en plus hauts, de plus en plus denses, dispersés, isolés ou groupés en grands ensembles, tandis que se structurent, puis se restructurent les réseaux, que l'on construit puis reconstruit des voies, des chaussées, des trottoirs, que l'on bâtit puis agrandit des écoles, qu'on installe puis déménage des dispensaires.

Au centre, c'est le bourrage progressif, c'est un jardin qui disparaît et que remplace un immeuble de dix étages. C'est la spéculation foncière, la chasse à des terrains de plus en plus rares, des bureaux qui poussent loin du centre les derniers habitants.

Ce processus entraîne avec lui, en même temps qu'il est provoqué par lui, un système de communications en étoile dit *radioconcentrique.* Au fur et à mesure que grandit la ville, elle lance, de son centre vers la périphérie, des voies, des réseaux, des lignes de chemin de fer, qui s'ajoutent à ceux qui reliaient déjà le noyau urbain à la province. On étend une ligne de métro, on prolonge une ligne d'autobus afin de desservir de nouvelles banlieues qui viennent de se créer, et de les relier au centre, entraînant par là même la création de banlieues nouvelles encore plus lointaines.

Ce système de liaisons exclusivement radioconcentrique caractérise le phénomène de croissance par bourrage et bourgeonnement. Il lui est étroitement lié, en est solidaire. Il a un mérite, celui de tirer le meilleur parti de la desserte linéaire qui convient le mieux à des transports collectifs rapides, à grand débit. Mais, si le réseau radioconcentrique n'est pas complété par un réseau de *distribution en maille* — et il ne l'est presque jamais —, il contribue à perpétuer le bourrage et le bourgeonnement et, par là même, les maux qui en découlent :

— *encombrement,* parce que ce mode de développement rassemble les activités dans un noyau urbain central unique ;

— *éloignement* (en temps de transport), parce qu'il rejette les habitants dans des banlieues de plus en plus éloignées et séparées du centre par des zones déjà construites, de plus en plus compactes et difficiles à franchir ;

— *pénurie d'équipements collectifs,* parce qu'un tel mode d'expansion ne laisse pas de place suffisante à des équipements dont le besoin n'apparaît qu'après coup, une fois que les habitants sont déjà là ;

— *coût du terrain,* parce qu'il y a un déséquilibre croissant entre l'offre et la demande : au centre, la surface est immuable ; à la périphérie, elle est restreinte par sa distribution linéaire. A ce déséquilibre entre les espaces offerts et les espaces requis, se superposent les contraintes financières qu'entraînent des aménagements progressifs de réseaux, de voies, dans des zones déjà partiellement urbanisées et déficientes ;

— *entassement* des habitants ; l'exiguïté des logements, la promiscuité dérivent du même phénomène ;

— *nuisance,* qui résulte d'un déséquilibre entre les intensités d'émissions nocives (vapeurs, bruits, déchets) et la capacité d'absorption, de diffusion ou d'élimination du milieu urbain ;

— *menace* croissante sur des lieux, des *sites* dont la permanence et le maintien ne bénéficient pas de justification purement économique.

Reconstruction

Pourquoi la nocivité du processus de développement par bourrage et bourgeonnement a-t-elle été si longtemps méconnue, et est-elle même encore contestée ? Parce que ce processus a gouverné de tous temps la croissance de nos villes, qu'il tient à la nature même des choses, qu'il est l'expression d'une tendance naturelle.

Son caractère pernicieux vient de la rapidité et de l'ampleur qu'a pris le phénomène de nos jours.

Toutes nos villes se sont développées (ou se sont contractées) au cours des siècles de cette façon. Mais, alors, les centres s'adaptaient. Les exigences de circultation, de transport, de liaison, changeaient peu, s'accommodaient d'un *ajustement progressif.* Encore aujourd'hui, le bourrage se révèle judicieux lorsqu'il se manifeste sous la forme d'une refonte complète, de la rénovation totale d'une grande zone. Alors — c'est ce qu'on a fait à la Défense —, un secteur est totalement reconstruit sur des conceptions nouvelles, adapté à des conditions de transport, d'échange, de travail nouvelles. Mais cette refonte complète ne se justifie que si ce qu'on remplace est mal construit, vétuste, déchu — c'était le cas à la Défense.

De telles opérations sont onéreuses, et ne sont que rarement entreprises ; elles n'ont que des effets dérisoires sur l'habitat (en nombre de logements) et, de toutes façons, n'apportent de solution aux problèmes de circulation et de liaison avec des zones plus lointaines que si le secteur rénové est relativement excentré. Dans un secteur central bien urbanisé, de telles opérations ne peuvent pas être isolées. Si l'on entreprend de reconstruire les quartiers de Saint-Lazare et de l'Opéra, il ne faudra pas s'arrêter là, car les quartiers voisins se révéleront à leur tour mal adaptés. A Montparnasse, avant même que la grande tour soit terminée, les avenues du voisinage sont embouteillées, comme le sont les accès aux lignes de métro qui desservent la nouvelle gare.

La refonte presque complète d'une ville comme l'a fait Haussmann n'est pas souhaitable. En supposant qu'elle le fût, il faudrait accepter des formes urbaines entièrement différentes de celles que nous avons sous les yeux, il faudrait anticiper des formes futures encore mal déterminées, au prix de dépenses fantastiques. Il faudrait se résigner à la disparition de lieux, de sites, de monuments auxquels nous sommes attachés.

Qu'on s'en désole, ou qu'on l'approuve, la transformation progressive des villes, de nos jours, la densification et l'extension à la périphérie, s'accomplissent de façon progressive et sans modifications profondes des voies existantes. Pour vraiment adapter, il faudrait tout casser et tout changer, ce qui ne serait pas compatible avec le maintien de la vie et du travail sur les lieux.

New York a été plusieurs fois reconstruite, et a poussé en hauteur sans que soit modifiée aucune des rues dont le tracé et les largeurs sont les mêmes aujourd'hui qu'il y a cent cinquante ans.

Certes, on peut concevoir des villes qui soient denses, et qui soient en même temps commodes. On peut imaginer aussi que ces villes prennent la place de celles dans lesquelles nous vivons. Mais ce qui compte n'est pas seulement ce qui peut se faire ou même ce qui sera. Ce qui compte c'est la manière dont va s'accomplir la substitution. Cette substitution ne peut s'effectuer de façon rationnelle dans un centre actif, en raison de la permanence des activités sur les lieux, en raison aussi des obstacles que dressent les coutumes, le régime foncier, la réglementation administrative et juridique. Le processus de substitution d'une ville *in situ,* de son remplacement par une autre toute neuve, ne peut se faire de façon rationnelle parce que le noyau urbain est déjà habité, fréquenté. Cette substitution ne peut pas être conçue et encore moins exécutée avec une ampleur suffisante, elle n'est jamais que fragmentaire et, au lieu de corriger, elle ne fait qu'apporter des palliatifs localisés et sans lendemain à des maux qui, à terme, ne peuvent que réapparaître.

Une même cause

Considérer chacun de ces maux isolément, sans les relier les uns aux autres, sans remonter à leur cause initiale commune, bloque l'investigation, a pour résultat de limiter les interventions, ou de mal les orienter.

Se borner à constater un mal, et à réclamer un remède immédiat qui le concerne seul, ne suffit pas, et peut même être dangereux, car le remède a souvent des effets seconds qui amplifient certains des autres maux qu'on aura négligés.

Pour lutter contre la spéculation foncière, on taxe les terrains... ce qui a pour effet d'en augmenter le prix.

Les moteurs à explosion et les cheminées sont responsables de la pollution de l'air. Ils ne sont pas les seuls. Préconiser la voiture à propulsion électrique et le foyer à gaz est bien, mais ne suffit pas. Ce n'est pas avant longtemps que nous verrons dans les rues toutes les voitures sur batterie d'accumulateur, et toutes les chaudières alimentées au méthane. Même s'il en était ainsi, d'autres causes de pollution de l'air persisteraient, telles que la vapeur d'eau et la poussière, qui sont les principaux constituants du smog (brouillard) urbain.

La recherche des causes de la pollution de l'air ne doit donc pas s'arrêter à une première constatation. Elle doit aller au-delà et au-delà elle ne peut que rencontrer le principe même de la concentration, d'un entassement poussé à l'excès qui s'oppose à la dilution dans l'atmosphère des vapeurs nocives.

Pour lutter contre « la crise du logement », on propose de pénaliser le propriétaire d'espaces

libres qui « refuse de vendre ». Pour faciliter la circulation des voitures, on rogne les trottoirs. Quand un petit hôtel et son jardin disparaissent de Paris, le coefficient effectif d'occupation du sol est multiplié par huit. Si ce sont des bureaux, il y a moins de résidents, mais il y a plus de visiteurs et de déplacements, plus de voitures sur la chaussée, plus de voyageurs dans le métro et dans les trains de banlieue, plus de consommation électrique, téléphonique : ce seront des câbles à poser, des tranchées à ouvrir, des parkings à enfoncer sous terre.
Mobiliser l'opinion pour défendre un vieil hôtel du XVIIe siècle est louable et peut réussir — pour un temps. Mieux vaut prouver que non seulement l'aspect de la ville, mais aussi les conditions générales de fonctionnement, de circulation, seraient meilleures si la densité des activités n'était pas accrue, et que le meilleur moyen pour ne pas l'accroître serait de ne pas remplacer le vieil hôtel par un immeuble.
Les grands ensembles sont depuis quelques années un sujet inépuisable pour les commentateurs. Tout y passe : le drame sur le palier, les amusements coupables dans les caves, l'habitant qui, le soir, ne réussit pas à retrouver son immeuble, l'oppression que dégage une géométrie dense et sévère, des espaces verts anémiques, l'isolement et la promiscuité. Tout a été dit là-dessus, mais il est rare qu'au-delà d'une critique facile (et parfois injustifiée) on soit allé plus loin, qu'on ait recherché les causes profondes. Une des causes, la première, est une conception erronée sur la nécessité d'une forte

Créer la ville dans la campagne...

Une des erreurs les plus funestes, *qui dure encore, de l'urbanisme en France, a été* d'ignorer l'espace, *d'en avoir peur et de méconnaître les moyens de s'en servir, pour le plus grand bien de tous.*

Elle a été de négliger ce qui constitue le grand progrès de notre époque, à savoir les moyens de transporter non seulement les personnes et les marchandises, mais aussi l'énergie, l'eau, les sons, les images.

Les moteurs — sur rails, sur route, sur l'eau, dans l'air —, les tubes, les câbles, les ondes rassemblent les hommes et asservissent les distances. C'est sur eux que doit reposer l'expansion ; toutes les expansions, celle des villes, celle de l'économie, celle de la société.

Le bulldozer pousse devant lui la terre et les cailloux. La niveleuse les étale. Le motoscraper les transporte. Le rouleau les compacte. Le finisseur les revêt du tapis routier sur lequel vont glisser les voitures. La centrale à béton charge les camions à benne. La tranchéuse et, derrière elle, la soudeuse, l'enrobeuse, posent, assemblent, protègent les câbles et les tubes. Celui qui observe ces machines en train de découper, défoncer, modeler, recouvrir le sol, dans des nuages de fumée et de poussière, a devant lui une des expressions les plus frappantes de ce qu'on appelle la civilisation industrielle.

Lorsqu'on cherche à dégager le sens profond de notre évolution — et à la préparer —, on ne peut qu'être frappé d'admiration devant cette conjonction.

D'un côté, un problème posé qui ne peut être résolu qu'en aménageant l'espace, en se répartissant sur des surfaces plus grandes, en urbanisant des terres mal employées.

D'un autre, les moyens d'aménager l'espace, qui rassemblent en eux-mêmes les progrès qui sont parmi les plus féconds accomplis depuis trente ans.

Or, l'habitat nouveau, tel que le veut l'expansion urbaine, n'est pas seulement un bâtiment.

C'est tout un ensemble de routes, de câbles, d'adduction d'eau, d'écoles, de terrains de jeu, de parkings, ouvrages désignés pour des engins — à condition qu'ils puissent se déployer.

Mais ils ne le peuvent commodément que sur des terrains libres, sur de vastes surfaces qui ne sont pas déjà encombrées par des bâtiments hauts ou petits, traversées de rues au sous-sol farci de canalisations et de câbles.

Autrement dit, il faut œuvrer en pleine campagne sur un sol libre.

Texte extrait du récit de "La Haie-Bergerie à Villepreux", (1956-1967).

Les environs champêtres de La Haie Bergerie. *La Haie Bergerie (sept mille habitants, deux mille logements) est située à une courte distance et dépend du village de Villepreux (six cents habitants) dans le département des Yvelines. Sa construction a débuté en 1956, et la "dernière tuile" fut posée en 1967 par Louis Armand. La Haie Bergerie est le premier exemple, en France, d'une petite ville issue de l'initiative privée, bâtie* ex-nihilo *dans les champs, et dotée par le constructeur de tous ses équipements collectifs (les "aménités") : église, commissariat de police, beffroi des associations, centre médical, écoles, annexe municipale, bibliothèque, théâtre, gymnase, magasins, terrain de sport... Elle est aussi la première démonstration d'un style urbain nouveau à base de "maisons de ville" individuelles, qui rompait avec le style géométrique des grands ensembles issu des théories de Le Corbusier.*

concentration urbaine ; elle vient d'une conviction funeste, dans la rareté de l'espace et l'obligation corollaire de s'entasser. Elle tient à ce principe faux qui veut qu'en réduisant les distances, en empilant les habitations, autrement dit en bourgeonnant et en bourrant, on communiquera et on vivra mieux, alors qu'en fait on communique et on vit plus mal.

On n'urbanisera pas vraiment pour le futur tant qu'on n'aura pas pris conscience qu'un apport d'activités nouvelles dans le noyau urbain, et une extension à la périphérie entièrement appuyée sur ce noyau, sont les causes des phénomènes qu'on déplore.

Si on se borne à constater que « l'espace est mal utilisé », on en conclut en faveur de mesures qui, à terme, ont pour résultat d'amplifier les maux de la vie urbaine au lieu de les atténuer.

Bourrage et bourgeonnement ont été de tous temps des phénomènes spontanés ; ils ont été aussi des phénomènes volontaires, voulus, organisés, comme en témoignent ces grands ensembles denses à la périphérie, collés à la ville sans en faire partie, à la fois proches et lointains, corps étrangers qui résistent à toute assimilation.

En matière d'urbanisme et d'urbanisation, tout le monde a un avis... et l'exprime. Cela n'est pas si mal, car on ne peut dire que les experts ont derrière eux un bien enviable record. Mais pour être efficaces, il faut que les critiques ne se dispersent pas, il faut aussi qu'elles ne restent pas à la surface. A la dispersion et au manque de pénétration, répondent l'incertitude ou l'incohérence des décisions.
Or, ces décisions sont de tous les jours : elles concernent directement la population, et de la façon la plus pressante.

Régulation

L'examen d'un processus de croissance, qu'il s'agisse de la croissance d'une agglomération, d'une plante, d'une usine, ou d'un être vivant, amène à pousser l'investigation et à considérer, à l'intérieur du processus, le mécanisme de régulation qui le gouverne.

La croissance urbaine est de nature complexe, en partie mécanique, mais bien plus biologique. Elle est façonnée par la nature, les institutions, le comportement des hommes, les tendances naturelles.

La régulation à proprement parler est le mécanisme d'ajustement d'un organisme à des conditions qui se modifient. Un tel mécanisme intervient dans tout organisme qui évolue. Des problèmes de régulation se posent en technique industrielle, comme ils se posent en biologie, en sociologie, ou en économie.

La régulation peut être spontanée ou naturelle, résulter d'une action déclenchée par le phénomène sur lequel elle intervient, ou être au contraire volontaire, et émaner de décisions réfléchies qui anticipent ce phénomène.

La connaissance du fonctionnement de la régulation est essentielle pour qui veut prétendre guider ou maîtriser un phénomène.

L'ambition d'une politique dans la conduite des affaires publiques ou privées est de substituer à la régulation naturelle presque toujours pénible, brutale, une régulation volontaire réfléchie qui évite les peines qu'impose le plus souvent un phénomène d'ajustement naturel.

C'est à cela véritablement que se ramène le problème fondamental de l'urbanisation : il s'agit de concevoir et d'organiser.

Aux États-Unis

Le mécanisme de régulation de la croissance urbaine, et son double aspect de régulation naturelle (désordonnée), et de régulation volontaire (trop tardive et attachée seulement aux causes superficielles), ne trouvent nulle part une meilleure illustration qu'aux États-Unis.

Les États-Unis offrent au sociologue et à l'urbaniste un domaine dont l'exploration est riche d'enseignements. Ils y trouvent la préfiguration du futur, une anticipation à grande échelle d'une évolution, la manifestation amplifiée de phénomènes humains et urbains.

Le bourrage excessif au centre, et l'étalement en surface à la périphérie, y ont trouvé un terrain plus favorable qu'en Europe, pour plusieurs raisons : d'abord une moindre résistance des villes qui ne trouvent pas comme celles d'Europe une défense dans leur passé ou leur beauté, ensuite une pression de l'automobile plus forte qu'ailleurs. S'ajoute à cela un phénomène racial qui rend plus nocives les mutations naturelles dues à l'urbanisation : un quartier commence à dépérir, des familles de couleur s'installent, les familles blanches s'inquiètent, émigrent en banlieue.

Une évolution qu'on réussirait à corriger si elle était traitée à temps devient irréversible.

Les cas de renversement du sens de cette évolution sont bien rares. Le Marais à Paris en est un exemple : un quartier qui fut élégant au XVIIe siècle s'est dégradé au XIXe, puis a retrouvé son passé, son prestige, après avoir échappé aux démolisseurs, qui, comme le préconisait Le Corbusier, proposaient de le raser pour le remplacer par des tours de vingt étages.

Il en a été ainsi, parce que sous la crasse et les déchets, il conservait l'essentiel de sa beauté. Il avait aussi un passé cher aux habitants. Enfin, Paris, à la différence des villes américaines, n'a pas à craindre qu'aux outrages du temps, comme on dit, se superposent les outrages de la ségrégation raciale.

Ces conditions ne se retrouvent pas aux États-Unis qui sont plus menacés que d'autres pays par l'expansion urbaine.

Certes, l'aspect, en maints endroits, séduit. Loin des centres, les maisons blanches et leurs grands jardins donnent une image du bonheur de vivre. Manhattan le soir, étincelant de lumières, impose une impression de puissance et de prospérité. Mais, au-delà d'un aspect et d'un sentiment, il faut analyser, dépouiller les observations, dégager le sens d'une évolution. Alors l'inquiétude saisit. Les Américains sont aujourd'hui 220 millions, ils seront 300 millions à la fin du siècle ; cela implique la création de surface urbaine à une échelle gigantesque. On ne peut le faire en ajoutant cette surface au-dessus de celle qui existe, ou en l'étalant à ses abords. C'est en fonction de cette observation qu'on doit considérer la régulation naturelle ou volontaire, qui commande cette expansion, et qu'on aboutit à sa condamnation.
Le dépérissement ou la spécialisation de centres devenus inaccessibles, la dégradation de l'anneau urbain (banlieue proche) qui entoure ces centres et les isole d'un « suburb » proliférant, dont l'étalement ne rencontre aucun rivage, sont des phénomènes naturels, les conséquences d'un engorgement. Le centre devient inhabitable ; les habitants vont chercher dans des « suburbs » de plus en plus lointains des maisons avec des jardins, la tranquillité, un air moins pollué. Les commerçants les suivent. Les magasins se ferment. Le centre se spécialise plus étroitement, resserre et pousse ses immeubles de plus en plus haut. Les passants débordent les trottoirs aux heures d'entrée et de sortie des bureaux. Le quartier est morne le reste du temps, désert et peu sûr la nuit.

Les quartiers voisins du centre d'affaires, les anneaux de banlieue immédiats, dégénèrent à leur tour, envahis par les plus pauvres, les plus déshérités, économiquement, socialement, racialement. La régulation naturelle qui gouverne le phénomène n'est pas autocorrective, elle ne tend pas à redresser rapidement ni à corriger, bien au contraire. C'est une caractéristique fâcheuse du phénomène que sa régulation naturelle n'entraîne pas de correction à court terme, mais au contraire enfonce la ville dans une situation de plus en plus tragique. Quant à la régulation volontaire que les dirigeants lui substituent, elle n'est pas non plus satisfaisante, car elle n'agit pas sur les causes profondes et n'apporte aux maux de la ville que des remèdes temporaires. A coups de dollars on rouvre l'accès du centre ; des voies express entaillent la ville, poussent leurs échangeurs dans son cœur même. Des quartiers de banlieue sont rasés, puis reconstruits, les habitants le plus souvent relogés sur place.

On accède mieux d'abord (puis de plus en plus mal) au cœur de la ville, ce qui ne fait qu'accélérer le bourrage du centre et pousser plus loin l'étalement des « suburbs ». Des quartiers sont rénovés mais ne retrouvent pas leur place dans une ville engorgée. L'urbanisation continue dans tous les sens, et dans toutes ses formes, dense, diluée, en cordons le long des routes ou dispersée, dans ce qui fut une campagne.

Les banlieues se densifient, en même temps qu'elles continuent à s'étaler. Des noyaux apparaissent, points durs surgissant au hasard dans le magma de la périphérie ; des centres se forment, des supermarchés se créent en pleine campagne, autour desquels petit à petit un embryon de cité s'agglomère, complétant la confusion, donnant une preuve bien visible du désordre qui régit la croissance de l'organisme urbain.

Analyse de la régulation

L'analyse de la régulation de la croissance urbaine est essentielle. Afin de mieux la conduire, je propose aux lecteurs de se reporter à une représentation graphique qui donne du phénomène une image simplifiée.
Le mérite de ce graphique est de nous aider à

Vue aérienne de Verrière-Maurepas (1972).
Cette vue illustre le processus de développement urbain sous forme de "complexe en grappe" défendu dans ces pages. Le complexe est constitué d'unités urbaines anciennes et neuves, distinctes et séparées par des espaces interstitiels plantés mais non bâtis. Chacune est dotée d'équipements correspondant à sa dimension. Elles sont complémentaires les unes des autres en installations publiques et lieux d'emplois à la disposition de tous les habitants du complexe, grâce à un système efficace de communications et de liaisons.

Entrée de Verrière-Maurepas.
Il y a la ville et il y a la campagne. Les deux doivent être voisines, mais distinctes, et ne pas être séparées par une frange de banlieues disjointes. Une ville doit donner au visiteur qui s'en approche une image d'harmonie, en même temps que l'expression de son caractère. Voici la vue offerte au visiteur qui arrive à Verrière-Maurepas. A droite, l'hôtel de ville, et la tour-signal (architectes : Thierry Sainsaulieu et Roland Prédiéri). Le nom de Verrière-Maurepas a été donné par l'Administration à l'unité urbaine à créer en 1965, en un temps où elle croyait pouvoir s'affranchir des vieilles limites communales.

échapper à cette dispersion, génératrice de confusion, qui guette à chaque pas le raisonnement en la matière. Tout est en cause en effet dans l'urbanisme : l'économique, le social, le politique, le financier. La psychologie joue un rôle. La métaphysique même y a accès. Il n'est pas aisé de résister et de maintenir une certaine ligne d'investigation qui permette de progresser. Le recours à une sorte de modèle et à sa représentation graphique y contribue.

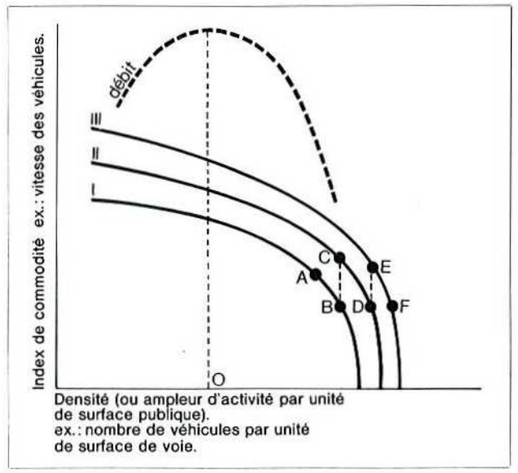
La courbe I représente la vitesse à laquelle circulent les automobiles sur une voie en fonction de leur densité sur la chaussée. En ordonnée : la vitesse de passage, en abscisse le nombre de véhicules par unité de surface de voie. Au fur et à mesure que leur nombre augmente, leur vitesse diminue, lentement d'abord, puis elle descend, et finit par s'annuler. C'est l'embouteillage. Les voitures sont immobiles, pare-chocs contre pare-chocs. La densité est maximale, la vitesse est nulle.

Qu'en est-il du débit (nombre de véhicules traversant l'unité de section de voie dans l'unité de temps), pour une même progression de la densité de voitures, à partir de zéro ? Le débit croît d'abord, puis plafonne, la vitesse diminue mais est encore acceptable ; c'est la situation optimale O. Au-delà, lorsque la densité de véhicules continue à croître, le débit diminue, puis s'effondre ; un afflux excessif de voitures provoque en peu de temps l'allongement d'une file au ralenti ; une réduction accidentelle de la vitesse entraîne elle aussi la formation d'un « bouchon » qui se résorbe quand la cause fortuite de décélération disparaît. Un point d'équilibre B s'établit qui se situe *au-delà* du seuil de confort et d'efficacité.

Cette représentation graphique concerne la circulation automobile. Elle peut servir à représenter d'autres phénomènes de circulation et d'échange : métro, téléphone, fréquentation des grands magasins, etc.

On est ainsi conduit à pousser plus loin l'usage de la courbe qui vient d'être définie et à l'utiliser pour représenter l'*index de commodité* (cas particulier : vitesse des véhicules), en fonction de la *densité d'activité,* c'est-à-dire de l'ampleur d'activité globale (hommes, machines, flux) par unité de surface publique (cas particulier : nombre de véhicules par unité de surface de voie).

L'index de commodité traduit la qualité de l'air, l'accès à la campagne, la dimension de l'habitat. Il peut être appliqué à chacune des afflictions



déjà dénoncées, et sa variation figurée en fonction de la densité d'activité qui en est responsable : nombre de points de vente, flux de marchandises, nombre d'employés, de chevaux vapeur installés, etc., par unité de surface publique.

Un employé dans un bureau, un vendeur derrière un comptoir, un fonctionnaire derrière un guichet, déclenchent un flux d'activités additionnel, de gens qui viennent se renseigner, acheter, négocier, remplir un formulaire. Ce sont des communications téléphoniques en plus, des locaux à entretenir, des marchandises à livrer ou à emporter. L'ensemble de ces activités et leur expansion constituent un phénomène analogue à celui de la circulation automobile sur les routes et dans les rues. Ils obéissent comme lui à une régulation naturelle ou volontaire, et comme lui témoignent de ce qu'une régulation naturelle est rarement satisfaisante, et une régulation volontaire trop souvent bordée par des limites étroites vite atteintes. Ce sont justement ces limites qu'il convient de connaître :

Sur la courbe I (vitesse de passage en fonction de la densité des véhicules sur la chaussée), le point d'équilibre se situe en B *au-delà* du point O optimal ; le conducteur ne renonce à sa voiture qu'à la dernière extrémité, après cinquante expériences malheureuses. Il suffit de voir, le matin, la file de voitures sur plusieurs kilomètres, attendant de s'engager sous le tunnel de Saint-Cloud, ou d'assister à la recherche désespérée d'un parking par un automobiliste impatient, pour reconnaître que le conducteur ne se résigne à

prendre le métro ou le train que lorsqu'il ne peut plus faire autrement. Dès que la circulation s'améliore (point A), il reprend sa voiture et ramène le point figuratif de A, point optimal de commodité (vitesse) et d'efficacité (débit), à B, point limite de médiocre commodité (vitesse réduite) et d'efficacité (débit diminué). La forme même de la courbe explique qu'il suffit d'une petite diminution de la densité de voitures (un week-end) pour soulager immédiatement la congestion.

L'« aménagement » de la voierie (élargissement de la chaussée, suppression des refuges, etc.) fait subir à la courbe I une translation (courbe II). Le nombre des voitures reste le même. La circulation s'améliore (point figuratif C), puis le nombre des véhicules s'accroît, le seuil de confort est dépassé (point D). Alors on aménage à nouveau (toboggan, parking souterrain), c'est la courbe III. Le phénomène se répète. A chaque aménagement correspond une nouvelle courbe. A chaque nouvelle courbe un point d'équilibre (F) — trop bas. Les aménagements sont de plus en plus coûteux. Les effets de moins en moins sensibles, de moins en moins durables. Les courbes d'aménagement de coût constant forment un faisceau qui se resserre, car à dépense égale l'effet obtenu est de plus en plus faible.

L'aménagement et la commodité finissent par tomber sur un butoir. La progression n'est plus possible, le point d'équilibre se maintient au-dessous du point optimal de confort et d'efficacité. Cela, parce que les correctifs n'ont pas redressé le principe de bourrage et bourgeonnement, qu'on a seulement contribué à le perpétuer et à le renforcer au lieu de lui en substituer un autre. Il ne peut en être autrement d'un système de régulation qui aboutit toujours au bout d'un certain temps, et avec un retard plus ou moins grand, à amplifier le phénomène dont il a commencé par corriger les effets.

Des déplacements "occasionnels"

Cette observation conduit à rechercher un système de régulation différent qui n'ait pas l'inconvénient d'entraîner automatiquement à sa suite un accroissement des densités, et cela sans que soit affectée pour autant la croissance de l'agglomération, le principe même d'un large peuplement.

Il s'agit de conserver au noyau urbain (la cité-centre) ses fonctions, ses commodités, son rôle de commandement, mieux, de les améliorer, tout en en faisant profiter un plus grand nombre de gens (c'est l'hypothèse de base de l'urbanisation) et cela sans y accroître la densité à aucun moment.On cherche même à la réduire.

On n'a aucune chance d'y parvenir en installant ou en amenant chaque jour un plus grand nombre de gens dans la cité-centre. Cela ne peut se faire qu'en répartissant mieux, dans le temps, la fréquentation de cette cité-centre par ce plus grand nombre de gens, et en modifiant le moment et le degré de cette fréquentation.

Cent personnes habitent, ou viennent travailler, sur l'unité de surface du centre urbain (ou cité-centre). Au lieu de l'aménager pour que cent vingt personnes habitent ou viennent travailler chaque jour sur la même surface, on doit faire en sorte que *l'agglomération,* et non plus seulement la cité-centre, en accommode cent vingt au lieu de cent, mais que sur ces cent vingt il n'y en ait plus que quatre-vingt au même moment dans la cité-centre. Il faut donc substituer pour une part, dans la cité-centre, à des résidences ou des occupations permanentes, des occupations et des déplacements qui ne seront plus qu'*occasionnels.* C'est par cette répartition entre déplacements réguliers et déplacements occasionnels qu'on peut rendre compatibles deux évolutions en apparence contradictoires : une urbanisation qui s'intensifie et un dégagement de la cité-centre.

Qu'est-ce qu'un déplacement *occasionnel* ?

C'est un déplacement qui n'est ni fréquent, ni régulier : une affaire qu'on vient traiter, une démarche qu'on accomplit, une visite à des parents, une soirée au théâtre, une consultation chez un spécialiste, un appareil qu'on vient livrer, une machine à réparer qu'on vient chercher.

Sur les cent vingt personnes (au lieu de cent), cinquante habitent la cité-centre, vingt viennent y travailler tous les jours, cinquante s'y rendent en déplacement occasionnel une fois par semaine ou une fois par mois. A aucun moment il n'y a plus de quatre-vingt personnes, sur l'unité de surface, dans la cité-centre.

L'avantage du déplacement occasionnel sur le déplacement migratoire bi-quotidien est double : d'abord il est plus rare, ensuite, il a lieu le plus souvent en dehors des heures de pointe, ce qui

Verrière-Maurepas : la cité-centre.
La construction de Verrière-Maurepas, entre Versailles et Rambouillet, a débuté en 1966 sur la plaine nue et plate de l'Agiot. Nous avons tracé les plans, bâti six mille deux cents logements (dont trois mille deux cents maisons individuelles) sur 220 hectares, installé l'infrastructure (voies et réseaux), dessiné et réalisé les équipements collectifs nécessaires pour une ville de vingt-cinq millle habitants : écoles (cinquante classes), hôtel de ville, maison des associations, église, hôtel des postes, gendarmerie, centre médical, centre de protection maternelle et infantile, maison de retraite, hôtel-restaurant, centre aéré, gymnase, piscine, tennis, marché forain, terrain de football, magasins (quatre-vingt-dix), etc. Le cœur de la ville (la cité-centre) se trouve non au centre, mais au débouché des grandes voies de liaisons (Nationale 10). Sa forme allongée (en "haricot vert") favorise son intégration dans le voisinage et se prête à un développement progressif qui accompagne le développement de la ville. Le nom de Paul Delouvrier doit être associé, avant celui de tout autre, à la création de Verrière-Maurepas. C'est lui, en effet, qui a mis le poids de son autorité au service d'une entreprise dans laquelle serait mise à profit, à grande échelle, l'expérience d'un type d'urbanisme nouveau, acquise précédemment à La Haie Bergerie. Paul Delouvrier voyait en outre dans une création urbaine par une initiative privée dégagée des contraintes administratives qui entravent un organisme public, le moyen de provoquer un effet d'entraînement et d'ouvrir ainsi la voie à la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, dans laquelle Verrière-Maurepas a été intégré par la suite.

a pour effet de mieux répartir la charge sur les transports collectifs.

Les habitants de l'agglomération en déplacement occasionnel apportent à la cité-centre 10% de leurs activités, et y trouvent 10% de ce dont ils ont besoin — et que la cité-centre est seule à pouvoir leur procurer, comprenant ainsi pleinement son rôle de lieu d'échange, de rencontre : il reste 90% que ces habitants de l'agglomération doivent trouver ailleurs que dans la cité-centre, 90% de vie urbaine, d'emplois, de services, de résidences, dans une cité véritable, mais qui ne soit plus la cité-centre.

Ce régime différent de déplacements et de répartition de vie urbaine implique un système urbain — donc un processus de croissance — autre que nous savoir nous sommes accoutumés. Il n'est concevable que si, en dehors du centre principal, se forment des espaces urbains, au milieu des unités urbaines qui ne soient pas éloignées de la cité-centre, en soient distinctes, soient bien reliées entre elles et procurent à leurs habitants les 90% qu'ils ne vont plus chercher dans la cité-centre.

On est ainsi conduit par un cheminement logique au concept du complexe urbain[1] qui sera repris plus complètement dans le chapitre suivant.

Les trois conditions nécessaires (mais non suffisantes) pour que se forme un véritable complexe sont que les unités urbaines qui le composent soient de véritables villes et non des banlieues, que les espaces inhabités qui les séparent ne soient pas bâtis, qu'un réseau de communication en maille les relie et complète le réseau radio-concentrique qui dessert la cité-centre.

Ces conditions ne sont que très rarement remplies. Il convient d'en rechercher les raisons, de déterminer en quelque sorte « la cause des causes » d'une urbanisation délétère, soumise au tourisme et au bouleversement.

1. Les grands aéroports, en même temps les plus grands, doivent bien rassembler leurs collaborateurs autour d'eux, tout près. Ce sentiment découvre les étages hiérarchiques et explique la concentration dans d'énormes immeubles (on verra) et des "quartiers d'affaires". Certes, il est commode pour un chef major de rencontrer avec un autre chef major, de l'autre côté de la ville. Mais quelle nonchalance pour mener un [illegible] de la [illegible] quand le [illegible] [illegible] que [illegible] tout près, et surtout lui à une heure de transport de son bureau? Il n'y a guère d'administration qui ne puisse être décentralisée en deuxième conséquence disponible. Les télécommunications permettent des liaisons. Les contacts personnels, qui restent nécessaires, alimentent les déplacements occasionnels.