

Jacques RIBOUD

LES ERREURS
de
LE CORBUSIER
et leurs
conséquences

Suivies de
Polémique autour de Le Corbusier

*Étude complétée par 10 illustrations
extraites de l'ouvrage de Le Corbusier
"Les Trois Établissements Humains"*



ÉDITIONS MAZARINE
PARIS



CLICHÉ : PHOTO THÈQUE FRANÇAISE

Les erreurs de Le Corbusier et leurs conséquences

par Jacques RIBOUD

Le Corbusier a fasciné toute une génération ; encore aujourd'hui il domine la pensée des architectes et des urbanistes français. Rares sont ceux qui ne se réclament pas de son enseignement ; plus rares encore ceux qui ont l'audace de le renier.

L'éclat de son style, la force et l'originalité de ses convictions, leur outrance même, en ont fait le maître à penser de toute une école. Longtemps délaissé par une urbanisation languissante, Le Corbusier est sorti depuis la guerre de la théorie et de l'abstraction : partout on rénove, partout d'immenses surfaces s'urbanisent, partout sa marque s'imprime sur notre sol. Les résultats sont là, qui permettent de juger un système autrement que par des croquis, ailleurs que dans des chartes ou des manifestes. *Un examen critique s'impose* : l'aspect de notre pays, et même le mode de vie de ses habitants, dépendent de choix qui sont faits en ce moment.

Mais dira-t-on, Le Corbusier n'a pas voulu ce qui se fait aujourd'hui. On dénature sa pensée. Cela ne suffit pas pour le mettre hors de cause. Il arrive tous les jours que des systèmes, des modes, des méthodes s'implantent, qui ne sont pas rigoureusement ceux que leur instigateur prétend

avoir voulu, mais dont il n'est pas moins responsable parce que, en suivant leur trace, on remonte jusqu'à lui, jusqu'à ses écrits, jusqu'à ses enseignements.

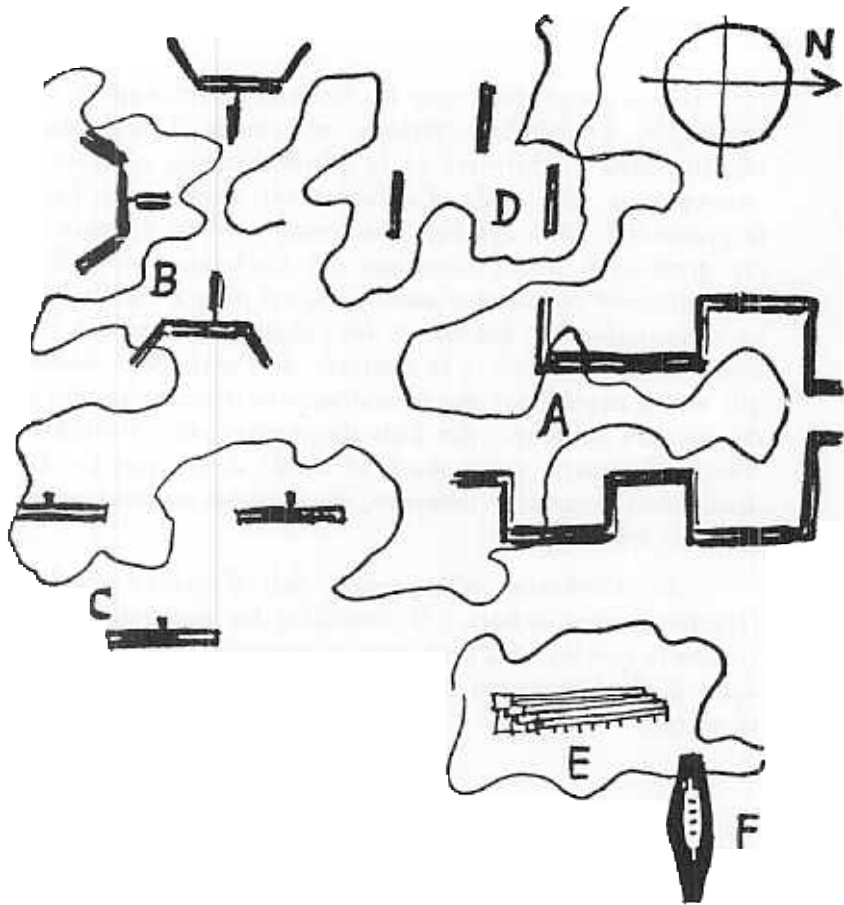
La politique d'urbanisation, aujourd'hui, qu'on s'en réjouisse ou qu'on le déplore, suit les préceptes de Le Corbusier. Le moment est venu de soumettre ces préceptes à l'examen, même si le *caractère subjectif, passionnel*, presque mystique du sujet, se prête mal à une analyse raisonnée.

Il est vrai que la raison froide, l'analyse objective, n'ont guère de prise en la matière. On croit ou on ne croit pas, on a la foi ou on ne l'a pas ; on méprise celui qui doute, on déteste celui qui contredit. Il faut entendre certains de ceux que Le Corbusier a subjugués tonner du haut de la chaire contre les incroyants pour comprendre que la question a depuis longtemps quitté le domaine de la logique.

Les idées essentielles de Le Corbusier se dégagent aisément de ses livres ; elles y sont exposées avec une force, une netteté admirable ; elles sont la preuve de son talent d'écrivain, de publiciste, et même de polémiste. Ses affirmations impérieuses, arrogantes, maintes fois répétées, ne laissent aucune place au doute et tiennent lieu d'expérimentation, de démonstration. Aucun calcul, aucun chiffre n'étaye ses propositions.

Le Corbusier ignorait l'appréhension du chercheur véritable ; il n'a pas connu l'inquiétude de celui qui découvre la complexité de cette discipline toute neuve qu'est l'urbanisation. On peut même dire qu'il a été inconscient des problèmes qu'elle pose.

Son mérite véritable, qui demeurera, qui résistera au temps, aux échecs, aux revirements de l'opinion, aura été de *faire prendre conscience* aux dirigeants et au public de *l'importance de l'urbanisme*, de la nécessité de doctrines et de conceptions pour guider cette grande mutation urbaine qui marque notre époque. Ramené à cela, son rôle a été grand. Mais il n'est plus possible aujourd'hui de s'en contenter. Le moment est venu de regarder, de comprendre et de juger.



Le Corbusier prétendait corriger le désert des villes et en empêcher la « désarticulation » en construisant de grands ensembles d'immeubles disposés en dominos sur des espaces verts.

Cette disposition n'a aucunement empêché cette désarticulation ; l'ouvrier de Renault, qui travaille à Billancourt et habite Sarcelles, n'en souffre pas moins que son voisin qui habite un pavillon. Le problème est ailleurs : dans l'établissement d'un réseau de transport rapide et efficace et dans une offre abondante de logements qui permette à chacun de se rapprocher de son lieu d'emploi.

Il y a longtemps que les urbanistes étrangers s'y sont employés. Le célèbre critique américain, Lewis Mumford, résume bien l'arbitraire et la généralisation abusive de ses conceptions (1) : « *Le Corbusier est obsédé par l'idée que le gratte-ciel est le symbole des temps modernes, mais en fait, les gratte-ciel, aussi bien que Le Corbusier, sont dépassés. Le gratte-ciel conçu sans aucun respect pour l'échelle humaine, ou sans notion des besoins et des valeurs des hommes, est effectivement un symbole : le symbole de l'emballage commercial qui sert à envelopper des considérations spécieuses, des modes, des espoirs de profit, des buts de prestige, des formules esthétiques abstraites, sans souci véritable de ce que les hommes demandent pour leur demeure, de ce qu'ils veulent pour vivre ou pour travailler* ».

« *Le Corbusier n'a jamais fait d'analyse réaliste du fonctionnement urbain ; il considère les constructions élevées comme le symbole de l'architecture avancée ; voilà la faute originelle d'où découlèrent la plupart des erreurs commises par la suite.* »

Obsédé par le gratte-ciel

Lewis Mumford ne s'y est pas trompé ; avec moins de complexe que ses collègues français, il est moins dévoré de cette *passion d'être à l'avant-garde* qui subjugue tant de nos dirigeants et les empêche si souvent de s'apercevoir qu'ils s'égarerent dans des voies sans issue et qu'ils *se font dépasser* : « *Etre de son temps. Laisser aux générations qui nous suivent un témoin de notre époque. Ponctuer les sites de gestes architecturaux. Sculpter l'espace* » ; voilà qui tient lieu de *raisonnement*. Les immeubles qui s'élèvent en pleine campagne à la sortie de Dreux, la grande bâtisse qui accueille le touriste à Fontainebleau, le bulding qui domine Mourenx au milieu des champs, les HLM de dix étages en bordure de nos bourgs, de nos villages, n'ont pas d'autre origine.

(1) New York et l'Urbanisme. Lewis Mumford.



En se détournant d'une création urbaine véritable qui serait associée à une rénovation prudente des villes actuelles, Le Corbusier a été conduit à préconiser le renouvellement intégral sur place de la ville tout entière. La conséquence inévitable est un nombre d'habitants plus élevé, une concentration excessive, la poussée en hauteur, la disparition des sites qui mériteraient d'être conservés. C'est le cas du Marais qu'il propose de raser et de remplacer par des tours.

Certes, on peut trouver à ces entassements aux portes de nos villes quelques excuses dans le régime foncier, dans le système administratif, dans les restrictions financières, dans l'organisation des collectivités locales. Mais ces contraintes, la plupart du temps, auraient pu être surmontées ; elles ne l'ont pas été parce que les dirigeants, ceux qui ont le pouvoir de décision et ceux qui les conseillent, n'ont pas résisté à *l'entraînement de la mode*, d'une mode dont Le Corbusier porte la responsabilité.

Cette frénésie pour des immeubles en hauteur, partout, dans tous les cas, dans la ville et dans la campagne, est l'expression d'un sentiment subjectif ; elle est aussi la conséquence logique d'un postulat faux, et c'est ce postulat qu'il importe de connaître :

Le Corbusier, placé en face du problème du développement urbain, a condamné — il a eu raison — le développement dit en tache d'huile, connu également sous le terme de *bourgeoisement progressif* ; c'est le mode de croissance urbaine qui règne depuis soixante ans et qui a produit ce désolant étalement pavillonnaire, sans forme et sans rivage, qui engloutit nos villes. Mais il a également réprouvé la création de villes nouvelles ou de villes secondaires, à quelque distance et distinctes de la cité principale. Du même coup (en exceptant la ville linéaire à ruban qui reste du domaine de l'abstrait) il ne reste pour le développement urbain aucune autre voie pratique que la *transformation sur place* des villes existantes, et c'est bien ce qu'il nous propose : « *Paris se transforme sur elle-même sans évasion* » (1). Pour la transformer, Le Corbusier n'a pas craint de recommander que le Marais soit rasé et remplacé par des tours « *baignées d'air et de lumière* », témoin de ce qu'il appelle les « *quatre événements architecturaux* ». Toute sa doctrine de création urbaine se confond en fait avec ce qu'il est convenu aujourd'hui de ranger dans la catégorie de la *rénovation*. La ville devant se développer — ou à peu près — à l'intérieur de son périmètre, son adaptation, sa croissance, ne peuvent s'accomplir que par la poussée en hauteur des immeubles.

(1) Manière de penser l'Urbanisme.

Les villes se sont en effet transformées, modifiées au cours des âges, leur évolution, leur croissance se sont faites sur place ; mais l'afflux d'habitants nouveaux, l'apparition de moyens de transport sans commune mesure avec ceux qu'ils remplacent, les exigences accrues d'une population plus jeune, plus nombreuse, plus évoluée, *ne peuvent se satisfaire d'une adaptation sur place* des villes existantes. Ils orientent inévitablement vers la *création urbaine véritable, ex nihilo*, sur des champs vierges. Cette création doit accompagner, compléter la rénovation proprement dite.

Confusion entre la rénovation et la création

Or, et c'est là que l'erreur de base prend toute son ampleur, il n'y a rien de commun entre les problèmes que pose la rénovation des villes et ceux que pose la création de surface urbaine ailleurs que dans des villes. Ce sont deux techniques différentes, qui sont l'une et l'autre nécessaires, mais qui ne peuvent se substituer l'une à l'autre, parce qu'elles ne poursuivent pas le même objet. En outre, et c'est précisément là que Le Corbusier s'est enlisé dans une confusion funeste dont il n'a jamais pu se dégager, les *formes urbaines* auxquelles la rénovation aboutit par nécessité, parce qu'elle part d'une agglomération existante, sont le plus souvent *différentes* de celles qu'il serait rationnel d'adopter pour une surface urbaine à créer de toutes pièces.

Cette distinction entre rénovation et création, il ne l'a pas faite ; chargé de création urbaine, il a appliqué des conceptions identiques à celles qu'il recommandait pour la transformation de Paris ; or, à elle seule, la rénovation est incapable de résoudre véritablement le problème de développement urbain posé. Les buts qu'elle recherche sont autres : d'abord de *faire disparaître* ou de remplacer des immeubles insalubres, rongés par la vétusté ; ensuite *d'adapter* la cité à des exigences nouvelles de la circulation et de l'équipement collectif.

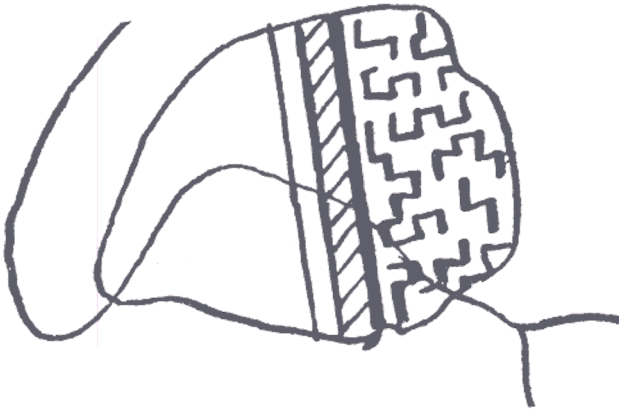
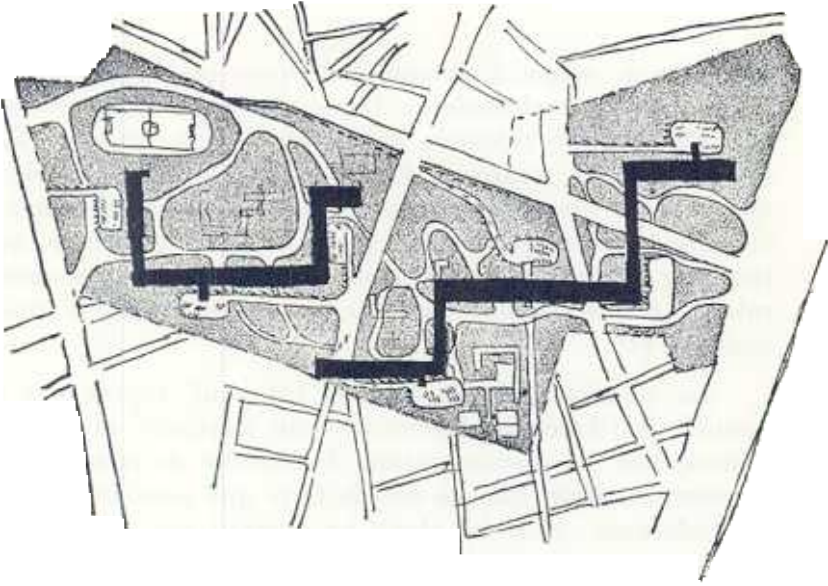
La rénovation, en cherchant à donner plus de place sur le sol aux voitures en marche ou à l'arrêt, conduit à

la concentration et à la poussée en hauteur ; il n'y a pas lieu de le déplorer. Mieux valent pour la ville des immeubles de quinze étages que des bâtisses délabrées, des dépôts ou des ateliers décrépits. Mais cette rénovation, malgré la poussée en hauteur, et à l'exception de quelques cas rares en banlieue, n'offre pas à la population plus de logements qu'elle en occupait. S'attaquant le plus souvent à des quartiers surpeuplés, elle réduit, au lieu de l'accroître, la densité d'habitation et n'apporte pas de solution au problème posé, qui est de procurer, dans des villes, des *logements nouveaux à des habitants nouveaux*.

Même au point de vue de l'adaptation à la circulation, la rénovation évolue dans des limites étroites. Une refonte complète du système de circulation est possible lorsqu'on démolit un quartier tout entier pour le reconstruire, c'est ce qu'a fait Haussmann en son temps ; c'est ce qu'on fait aujourd'hui à la Défense. Les urbanistes, comme les ingénieurs, comme les artistes, se passionnent pour l'œuvre qui s'y accomplit.

Mais il *ne faut pas généraliser* — tendance fâcheuse de cette discipline. Les opérations comme celles de la Défense sont excellentes mais rares parce qu'onéreuses ; elles ne sont économiquement justifiées que dans des cas exceptionnels, et seulement lorsque des blocs entiers sont hors de toute rédemption, ou lorsque des exigences impératives de la circulation les imposent. Mais il serait insensé de transformer Paris, de démolir la plupart de ses maisons et de les remplacer par des gratte-ciel. Et c'est pourquoi la rénovation dans les quartiers récents bien construits se borne à élargir les chaussées aux dépens des trottoirs.

Le Corbusier préconisait des bâtiments élevés, dégageant le sol, avec un lacinis de voies par-dessous. La refonte des villes ne prend pas cette forme. Les bâtiments grandissent, mais les voies en surface ne passent pas par-dessous. On peut le déplorer, mais c'est un fait ; l'évolution des villes respecte les voies, modifie à peine leurs emprises. Les rues de New York sont là-même où elles ont été tracées il y a cent cinquante ans ; les chaussées, les trottoirs n'ont pas été modifiés. A Paris, dans les quartiers bien construits,



Les bandes interminables dans leur uniformité ne sont pas dues seulement à des crédits insuffisants ou une rationalisation excessive de la construction mais aussi aux conceptions de Le Corbusier.

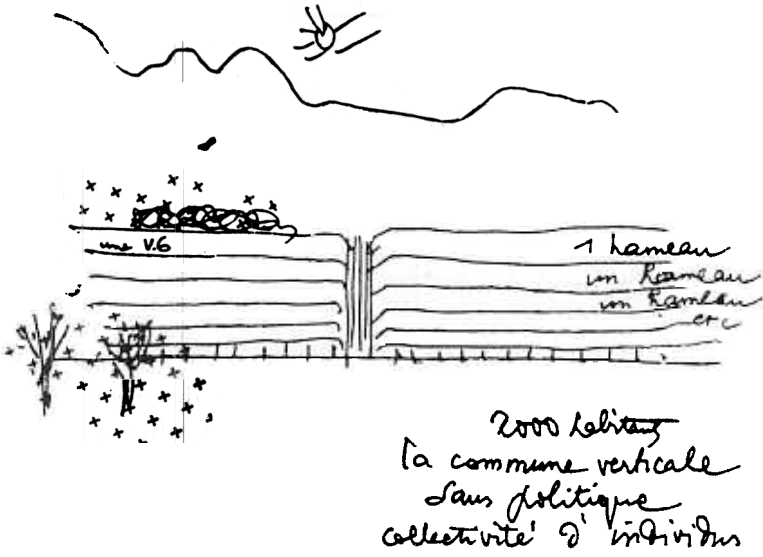
il en sera de même. L'avenue de l'Opéra est à coup sûr trop étroite ; il serait absurde de démolir les immeubles riverains pour élargir une chaussée qui se révélera insuffisante dans dix ans. C'est pourquoi l'adaptation de centres urbains qui ne sont pas dégradés est presque toujours fragmentée et utilise des solutions partielles, souvent ingénieuses, mais toujours imparfaites et toujours coûteuses : voies souterraines, chaussées sur les berges, dans le lit d'anciens canaux, etc.

La *création urbaine*, sur un sol neuf, repose sur des données entièrement différentes ; au contraire de la rénovation, elle n'a *aucune raison de chercher de fortes concentrations d'habitat*. Elle ne doit le faire que pour les gens qui les réclament. Mais les choix ne doivent pas être imposés et encore moins justifiés par des arguments techniques, économiques, fonciers, sans fondement. L'espace lui est offert, elle doit en profiter. Les données sont, en matière de création, exactement à l'opposé de ce qu'elles sont en matière de rénovation.

Ignorance de l'utilisation de l'espace

Pour Le Corbusier, un système s'imposait — le même partout. Il l'a décrit avec précision et n'en suggère aucune restriction : « *Les logis rassemblés en hauteur, leur concentration, tout en assurant une forte densité d'occupation, n'occupe qu'une faible partie du sol. Les unités d'habitation de grandeur conforme ainsi constituées, hautes de cinquante mètres, sont distantes de cent cinquante à deux cents mètres les unes des autres et implantées en fonction du soleil et du site dans un parc de verdure* ».

« *Une unité d'habitation loge mille six cents personnes et couvre quatre hectares. Pour le même nombre d'habitants logés en cité jardin horizontale, il faudrait trois cent vingt petites maisons couvrant trente-deux hectares. La densité est de quatre cents habitants à l'hectare pour une unité d'habitation.* »



La concentration et les constructions en hauteur sont d'excellentes solutions dans de nombreux cas : centre d'affaires, rénovation, etc. Mais elles ne peuvent être reconnues comme un système urbain universel. Elles ne tirent aucun parti de l'apport le plus important de la technique qui réside dans les moyens de transporter les hommes, les marchandises, les fluides, l'énergie, en même temps que dans les moyens d'aménager l'espace (engins de génie civil).