

Chapitre 1

Qui est Jacques Riboud ?

Léon Ploégaerts, professeur à l'Université d'Ottawa, débute ainsi le premier chapitre du livre 25 ans de Villes Nouvelles en France : « La volonté d'expérimentation s'est manifestée tout au long de l'opération. » C'est le point à retenir si l'on veut comprendre la participation de J. Riboud à cette entreprise qu'est l'élaboration et la réalisation des villes nouvelles françaises.

Dans le même chapitre, P. Merlin ajoute : « Cette conception [les principes de réalisation des villes nouvelles] laissait très ouvert les choix d'urbanisme interne à chaque ville nouvelle :

- part respective de l'habitat individuel et collectif, en location ou en accession à la propriété, aidé ou non ;
- urbanisation continue selon un schéma dense ou éclaté voire succession d'unités ;
- séparation fonctionnelle rigide ou non ; séparation des trafics ou conception traditionnelle.

Bref, l'équipe de chaque ville nouvelle a pu réfléchir, choisir, expérimenter ; voire se tromper et évoluer.»

Dans ce contexte, il est normal que J. Riboud ait participé, son urbanisme ayant une notoriété auprès de la population ce qui laisse présager que c'est un urbanisme adapté au genre de vie de l'époque.

I - BIOGRAPHIE

J. Riboud est né le 04 Février 1908 à Soissons (Aisne). Son père, Paul, achève sa carrière comme PDG de la Société des Chemins de Fer de l'Est. Il fait sa scolarité au Lycée Rollin. En 1927, il fait partie de la promotion des élèves de l'Ecole nationale supérieure des mines de Paris où il obtient son diplôme d'ingénieur civil des mines. Dès le premier ouvrage de J. Riboud que nous avons lu, nous avons cerné un caractère réaliste et rationnel sans doute forgé par son instruction, complété par une large connaissance des sciences humaines acquise durant ses travaux d'urbaniste. Son fils, Jean G. Riboud précise : « C'est un homme à la philosophie du XIX^e siècle. C'est-à-dire qu'il est directement issu de la Révolution Industrielle par son mode d'éducation. »

Pendant la Seconde Guerre mondiale, il est aux USA où il travaille en collaboration avec l'armée sur la mise au point d'un canon. Il est rappelé en France en 1953 où il est nommé Directeur Général de la Raffinerie des Pétroles de l'Atlantique, devenue Antar, qui se situe à Donges. C'est à cette époque que débute son engagement dans l'urbanisme, quand il entreprend la reconstruction du bourg largement bombardé pendant la guerre. Il conserve ses liens avec l'industrie puisque de 1960 à 1971, il est le Président Directeur Général de la Société Pétrochimique de l'Atlantique. Par ailleurs, il contribue à différents Plans dans les commissions de la Chimie puis du Pétrole et enfin, de l'Urbanisme. En effet, il veut appliquer des méthodes dans le domaine urbanistique qu'il a éprouvées dans l'industrie. Ne dit-il pas : « C'est l'organisation du pétrole qui m'a beaucoup marqué car elle marche très bien et j'aurai toujours tendance à l'appliquer dans d'autres activités. » A cette époque, ce domaine offre un vaste champ d'action. Il s'en occupe pendant 25 ans pour mettre en oeuvre sa théorie d'«urbanisme provincial».

Il le quitte, en partie, pour des raisons personnelles. Il déclare dans un entretien à la revue Miroir n°4 : « Quand on a travaillé dans l'industrie et qu'on tombe dans ce monde de l'urbanisme et de la construction, on a l'impression qu'on est en chute libre. Plus j'ai travaillé dans la construction, plus j'ai admiré mon ancienne industrie ; je lui ai gardé beaucoup d'estime. Il y a un monde entre les deux, d'efficacité... Aujourd'hui je suis très content de bavarder avec vous, mais je préfère ne plus en parler. Ca m'a rendu, je ne dirai pas neurasthénique parce que ce n'est pas mon tempérament, mais c'est un échec... un échec. On a le savoir et les moyens de faire pour tous, des maisons, des conditions de vie agréables. On a tout ce qu'il faut pour ça ; c'est l'Administration qui a commis l'erreur de vouloir tout organiser et qui a tout massacré. » L'amertume et l'impuissance hantent ses propos. Constatant son échec, il se détourne vers une seconde passion dont il s'était peu occupé jusque là : les questions monétaires. Directeur de la Revue Politique et Parlementaire, il y diffuse ses idées d'urbanisme puis ses théories monétaires. En 1975, il crée et anime le Centre Jouffroy pour la réflexion monétaire. Aujourd'hui, J. Riboud, âgé de 88 ans, a tout à fait abandonné le domaine de l'urbanisme. Son dernier ouvrage sur la question, La ville heureuse, date de 1981. C'est un recueil d'articles écrits tout au long de sa carrière et qui témoignent de ses combats, ses réussites, et des progrès qui restent selon lui, à faire.

II - JACQUES RIBOUD URBANISTE

A/SES MOTIVATIONS

1- Sa connaissance de la culture urbanistique anglo-saxonne :

Son séjour aux USA pendant la deuxième guerre mondiale lui a permis de découvrir une autre façon de faire l'urbanisme. Qu'a-t-il pu voir qu'il puisse souhaiter introduire dans la France de l'après-guerre à reconstruire ? Pour essayer de répondre, nous avons lu le livre de J. John Palen The suburbs en nous intéressant particulièrement aux formes de la "suburbanization" existantes à la fin de la guerre. Tout est contenu dans le chapitre 5 "The exodus : twentieth century suburbanization". On y apprend que jusqu'à cette époque, elle est le fait des classes aisées. La démocratisation du phénomène s'amorce avec la création d'un type de maison dit "Bungalow". La construction de ces maisons plus simples dont l'individualisation provient de petites variations dans l'ornementation ou dans les matériaux utilisés s'adresse aux classes moyennes. En 1945, débute réellement la "suburbanization" de masse grâce au développement économique et à un grand optimisme. Pour J. Riboud, l'intérêt porte sur les méthodes de production de masse. Le "builder Levittown" est à ce moment-là le meilleur exemple à suivre. Depuis les années 30, le groupe construit pour une classe moyenne assez riche à Long Island, à New York. Puis pendant la guerre, il réalise des maisons destinées à des ouvriers de guerre. Ses prix compétitifs sont possibles grâce à la mise au point de la standardisation des méthodes de construction. Il innove en 1946, en lançant la plus vaste opération privée : sur 4000 acres de champs de pommes de terre, ils construisent à une vingtaine de kilomètres de New York. Le système financier soutient bien le marché en proposant un accès à la propriété sur la base d'un placement de 100\$ et des mensualités calculées selon les situations (par exemple, les anciens combattants ont des avantages particuliers) qui ne doivent pas être une lourde charge pour le ménage.

D'autre part, la pratique de la langue anglaise a permis à J. Riboud de nourrir son expérience d'autres exemples. A la question « De quels auteurs vous-êtes vous inspiré ? », il répond ainsi lors de notre entrevue le 12/05/1995 : « Les Anglais, les seuls qui ont vraiment fait du bon travail sont les Anglais. J'ai été souvent en Angleterre voir comment ils faisaient. J'ai été fortement inspiré par eux. Ils ont merveilleusement réussi. Ils ont maintenant une trentaine de villes nouvelles, très jolies, très belles, pas du tout à la Le Corbusier. Ils sont infiniment plus en avance que nous là dedans. Je suis allé en Angleterre pour voir ce qu'ils faisaient. Je n'ai pas vécu en Angleterre. D'ailleurs, j'ai longtemps vécu aux Etats-Unis . »

De cette culture, deux idées, inédites en France, n'ont pu lui échapper : aux USA, la construction en builder qui baisse les coûts en ayant une bonne rentabilité ; en Grande-Bretagne, une gestion de l'espace urbain qui aboutit à la construction de villes ex-nihilo.

2- Des intentions et des obligations :

Des événements ont conduit J. Riboud à l'Urbanisme . Il l'explique dans les extraits de l'article " J. Riboud, le builder de Verrières-Maurepas-Elancourt" Miroir n°4 que nous avons retranscrit.

Tout commence lors de la reconstruction du bourg de Donges(c.f. Texte n°1) Ce chantier débute peu de temps après son retour des U.S.A.. Il est forcé de prendre en main la reconstruction du bourg car

cela pouvait avoir des répercussions sur le fonctionnement de la raffinerie. Il fait alors des choix découlant de l'expérience et de ses convictions. J. Riboud possède l'expérience de la construction industrielle et, sans a priori, il veut la mettre au service de l'urbanisme (c.f. Texte n°2) ; d'où la mise en oeuvre de ses méthodes dans le monde de l'urbanisme, en particulier le builder, construction à la chaîne de logements sur un sol libre de toutes emprises urbaines, directement emprunté des techniques industrielles. D'autre part, le texte n°3 donne ses principes. La construction ex-nihilo et le respect de formes traditionnelles devaient conduire le projet, c'est l'assurance de l'existence d'une humanité dans la ville. L'influence anglo-saxonne est visible.

J. Riboud aurait pu arrêter là son expérience en matière d'urbanisme. Le dernier paragraphe du Texte n°2 l'aurait tout à fait justifié. L'enthousiasme qu'il éprouve dès la réussite de Donges le conforte dans ses positions. A nouveau, il est poussé par les événements à continuer. C'est le rapport du Centre de perfectionnement dans l'administration des affaires de la CCI de Paris qui nous en donne la raison : à Arnouville-lès-Gonesse, J. Riboud réalise un ensemble de construction économique de type Logéco pour le logement de la main d'oeuvre de diverses sociétés qui étaient en contact direct ou indirect avec Mr Riboud chez ANTAR. Le transfert de l'entreprise n'est pas qu'un souhait personnel. J. Riboud bénéficie déjà d'une demande; ce qui a l'avantage de ne pas lui faire faire de démarches pour obtenir des marchés. Les entreprises sont convaincues par le rapport qualité / prix.

Votre première expérience d'urbanisme était donc Donges, près de Nantes. Sur quelles idées vous êtes-vous appuyé pour vous lancer dans la construction ?

Prenons les deux idées de base (il y en a trois en fait), mais prenons les deux idées de base.

La première idée, c'est que si vous voulez vraiment faire du développement urbain, il faut créer des unités urbaines d'échelles différentes et en partant de zéro, là où il y a de l'espace, là où il n'y a rien du tout. J'en suis absolument convaincu, ça c'est une question de stratégie.

La deuxième idée, c'est une question de forme. Je continue à penser qu'à partir du moment où vous créez quelque chose pour des gens, il faut créer des formes qui soient rattachées à des formes existantes, avec lesquelles les gens sont déjà familiarisés ; il ne faut pas essayer de leur imposer des formes qui les heurtent et qu'ils n'aiment pas.

Faire des expériences sur la mentalité des gens, je trouve cela criminel... C'est ce que les urbanistes font, c'est ce qu'on a fait à Saint-Quentin. Goldberg flirtait avec l'idée qu'il fallait imposer un style, des idées nouvelles... J'ai eu des discussions avec lui là-dessus... parce qu'il me trouvait passéiste. Cela me faisait rire, parce que vous comprenez, passéiste alors que j'étais dans une industrie tout à fait de pointe : le pétrole, le raffinage, la pétrochimie !... Je lui disais : je suis plus en avance que vous !

Incontestablement, l'idée, à l'époque de Maurepas, était de trouver des formes, pastichant franchement au besoin le passé. Pourquoi ? Parce que je crois qu'on doit donner aux gens des formes dont ils ont l'habitude, qui ne choquent pas. Parce que c'est un problème de créer une ville nouvelle, une unité nouvelle : il faut installer des gens dedans et qu'ils s'y plaisent ; et pour qu'ils s'y plaisent, il faut qu'ils retrouvent des formes dont ils ont l'habitude. Voilà ma théorie.

Autrement dit, ne pas chercher à faire des effets d'architecture extraordinaires... D'où aussi l'idée des statues, qui sont figuratives toujours, de manière à tenir compte des gens et non pas du goût de ceux qui veulent imposer le leur. C'est ainsi que mon Groupe avait son propre atelier

Texte n°3

B/SON ACTION

La chronologie nous permettra de cerner tous les événements de la période de 1947 - 1981 afin de comprendre les idées qu'ils véhiculent. Elle sera encore plus efficace accompagnée d'une lecture associant les différentes actions entreprises en même temps.

1- Un atout préalable : c'est un industriel.

Le fait qu'il fasse partie de ce secteur définit un cadre d'action. Occupant de hautes fonctions au sein de la Société Pétrochimique de l'Atlantique, il a en charge les bonnes conditions de vie de la main d'oeuvre. Pour cela, il peut mettre en route des procédures de construction de l'habitat. Il lui est aisé de mobiliser les acteurs qui entrent en jeu, le caractère rationaliste de l'industrie en démontrant automatiquement la nécessité. Cela est particulièrement important pour le financement. C'est le cas de Donges.

2- Caractéristiques de son parcours :

Jusqu'en 1960, il a une démarche classique d'un industriel qui construit dans le cadre professionnel. Le changement se produit lors de la réalisation de La Haie Bergerie à Villepreux : il commence à publier. Il prend conscience que ce qu'il fait n'a pas seulement pour but de loger des personnes mais il se préoccupe de l'organisation de toute la ville. Cela se comprend dans le titre Développement urbain : recherche d'un principe. Il éprouve le désir de faire connaître ses positions. L'originalité de ses réalisations est alors sous-jacente : les titres de certains ouvrages le positionne à contre-courant. Alors que l'époque est acquise aux principes de Le Corbusier et à l'urbanisme vertical, il les récuse et travaille sur un urbanisme basé sur les maisons individuelles.

3- Une chronologie disproportionnée :

Entre 1963 et 1973, on note, d'une part, un foisonnement de publications et de réalisations de la part de J. Riboud, et d'autre part, l'établissement d'actes importants pour l'urbanisme. La question des villes nouvelles interroge les deux parties. Mais dès que l'Etat a choisi ses principes d'action, l'activité de J. Riboud s'arrête. Ce n'est plus l'industriel mais l'urbaniste dont les propositions n'ont pas abouti qui abandonne d'autant plus facilement qu'un autre centre d'intérêt s'affirme : les questions monétaires. Cet arrêt brutal ruine la possibilité de diffusion sociale (répercussions dans la société d'une innovation).

C / LES DIFFICULTÉS DE MISE EN OEUVRE D'UNE NOUVELLE THÉORIE

Comment J. Riboud parvient-il à réaliser son projet ? Il franchit toutes les étapes. Il fait partie des rares personnes qui vont au bout de leur idée.

Pour attester de l'ampleur de ces difficultés, il serait intéressant de faire des parallèles : Wright n'émet que l'idée de Broadacre City ; Chambless présente des plans de Roadtown ; Soria y Mata construit un morceau de la Ciudad Lineal ; Howard concrétise la totalité de son projet. On pourra ainsi prendre conscience de l'ampleur des obstacles.

1- Le cas de F. L. Wright (1863-1959):

Le projet de Broadacre City (dans les années 1920-1925) est issu du courant anti-urbain américain qui la dissémination des fonctions urbaines dans la nature. Fishman précise dans L'utopie urbaine au XX^e siècle, qu'en cherchant au mieux à profiter de l'âge de la Machine, «on trouve, disséminées parmi les fermes de Broadacre City, toutes les institutions d'une société avancée, usines, écoles, magasins, bâtiments professionnels et centres culturels.» Tout cela est disposé en petites unités localisées pour ne pas être des noyaux de concentration et relié par des réseaux autoroutiers. « La décentralisation atteint un point où la distinction entre rural et urbain n'existe plus. » Ce sont les prémices de l'ère automobile et F. L. Wright a compris qu'elle confère un nouveau pouvoir sur l'espace et le temps.

Sa personnalité semble avoir un poids majeur dans son oeuvre. Elle forge ses principes urbanistiques. A partir de 1909, une vie houleuse et des convictions sur l'individualisme et la décentralisation l'isolent; mais c'est de plein gré car il pense que de là se dégage la vérité. « Il a toujours insisté sur son individualisme sans contrainte».

F. L. Wright devait être conscient qu'aucune réalisation ne serait jamais entreprise après avoir dit à ses adeptes que ce seraient à eux de faire leur cité, «aidé seulement du projet de Wright».

Deux citations extraites de l'introduction du livre de Fishman ,outre ses problèmes personnels, peuvent expliquer l'échec de son projet:

« Au début, au moins, ils [Wright, Howard, le Corbusier] furent obligés de se replier sur eux-mêmes ... ils travaillèrent dans l'isolement à des modèles de plus en plus élaborés de leurs concepts de bases».

« L'isolement stimula Howard, Wright et Le Corbusier à aller jusqu'au bout de leurs capacités intellectuelles et imaginatives, mais il greva aussi leurs projets de problèmes quasi insurmontables de conception et d'action ».

L'intérêt et les écrits de Lewis Mumford, passionné par le désurbanisme de F. L. Wright, ont sans doute joué pour la diffusion de sa maquette et de sa reconnaissance. En effet, L. Mumford a publié dès 1934, une suite d'ouvrages critiques, d'après les travaux de Geddes, Howard et Wright, sur la société machiniste et la ville qui en est le fruit.

2- Le cas de Chambless:

C'est autour d'une ligne de monorail qu'Edgar Chambless construit le projet de Roadtown en 1910. C'est une ville linéaire pour lutter contre l'anonymat des grandes cités en facilitant la communication généralisée entre les habitants. Randle dans El pensamiento urbanístico en los siglos XIX y XX analyse la validité du projet . Chambless est inventeur de profession et non urbaniste. Il imagine cette ville en pensant

vendre un brevet. Chambless manque de culture en ce domaine: ne connaissant Soria y Mata, il reprend son oeuvre. De nombreux points ne sont pas abordés. Il n'a pas le souci du détail qui facilite ou non le quotidien. Par exemple, il ne précise pas la répartition des services pour que tous y aient accès aisément dans cette ville régie par la géométrie linéaire.

Chambless, suivant ses intentions, ne pouvait pas poursuivre plus loin son entreprise. Il espérait vendre ses plans.

Le projet de Chambless n'est pas connu. D'après Randle cela tient à deux raisons: l'automobile commence à se "démocratiser" et elle est d'une utilisation moins contraignante que le projet de monorail tout en pouvant se fixer les mêmes objectifs ; il avait compris le rôle que pouvait jouer les transports comme vecteur de sociabilité mais son erreur est d'avoir choisi le monorail plutôt que l'automobile.

3- Le cas de Soria y Mata (1844-1920):

En 1882, Soria y Mata présente son projet de cité linéaire: il envisage une construction basée sur le principe d'une voie de circulation de 50 mètres de large qui serait bordée de chaque côté par une étroite bande de maison. Cette bande urbanisée ne pourrait croître en épaisseur mais uniquement en longueur. D'après Soria y Mata , « tous les problèmes de l'urbanisme découlent du problème de la circulation ». En 1892, une possibilité de réalisation lui est offerte au SE de Madrid sur la construction d'une ligne de tramway de 50 kms reliée à la station centrale des chemins de fers. En 1894, il fonde la Compañia Madrilená de Urbanización pour construire une portion de la ville. Le problème foncier mal étudié demande une modification du système de propriété foncière : Soria y Mata prône l'expulsion massive. En conséquence, l'administration ne reconnaît pas sa société d'utilité publique. La vente des actions de la société est lente et a pour conséquence de réduire le projet de construction à 25 kms. Au fur et à mesure des travaux, le prix des terrains augmente par le jeu de la spéculation et Soria y Mata ne bâtit que 5 kms. Lui aussi avait eu foi dans les progrès techniques des transports.

4- Le cas de Howard:

La présence de Howard dans le livre de Fishman tient au fait qu'il avait un idéal de coopération entre les hommes et de ville autosubsistante. Il expose ses théories sur la cité jardin en 1898 dans To-morrow dont Fishman dit que « son livre était une oeuvre intellectuelle remarquable. Il traçait avec concision et rigueur une nouvelle voie de développement des villes et proposait des solutions pratiques qui couvraient tout l'éventail des problèmes de planification urbaine... » La valeur du livre a convaincu l'élite intellectuelle . Ainsi l'utopie est devenue réalité « grâce au solide sens pratique de l'auteur » , notamment en proposant un modèle réalisable et répétable à l'infini car adaptable selon le site. La construction de Letchworth débute en 1903 et Welwyn, deuxième ville nouvelle anglaise, sera entreprise après la première guerre mondiale. Howard obtient le soutien de grands professionnels comme Unwyn et Parker. «Ce qui est le plus important c'est qu'il a pu réaliser un mouvement de planification urbain qui maintient encore aujourd'hui ses théories en vie» écrit Fishman. Le programme anglais de construction de villes nouvelles après la seconde guerre mondiale s'inspire des travaux de Howard et la planification a été menée par ses successeurs. Son audience internationale est le fruit de la promotion de son oeuvre par des associations comme Town and country planning association et du soutien de grands professionnels qui avaient acquis une notoriété par leurs écrits et leur oeuvre bâtie.

La démarche de J. Riboud par rapport à ces urbanistes est inverse. Ils ont tous produit une théorie qu'ils ont proposée (Wright) ou tentée de faire appliquer (Soria y Mata). Pour cela, il leur fut nécessaire de convaincre pour obtenir le sol et les moyens financiers. Or J. Riboud réalise puis théorise. A la fin de Gonesse (et de Villepreux), 1965, il publie un ouvrage majeur dans sa carrière, Développement urbain.

Par ailleurs, le problème de la diffusion sociale semble lier à un problème de gestion de sa société sur la longue durée. J. Riboud se sent perdu dans l'urbanisme : son comportement en industriel n'était peut-être pas la meilleure réponse à tout ? A partir de 1965, théorie et réalisation sont menées de front : la théorie se mûrit et s'affine ce qui se répercute dans des réalisations de plus en plus importantes.