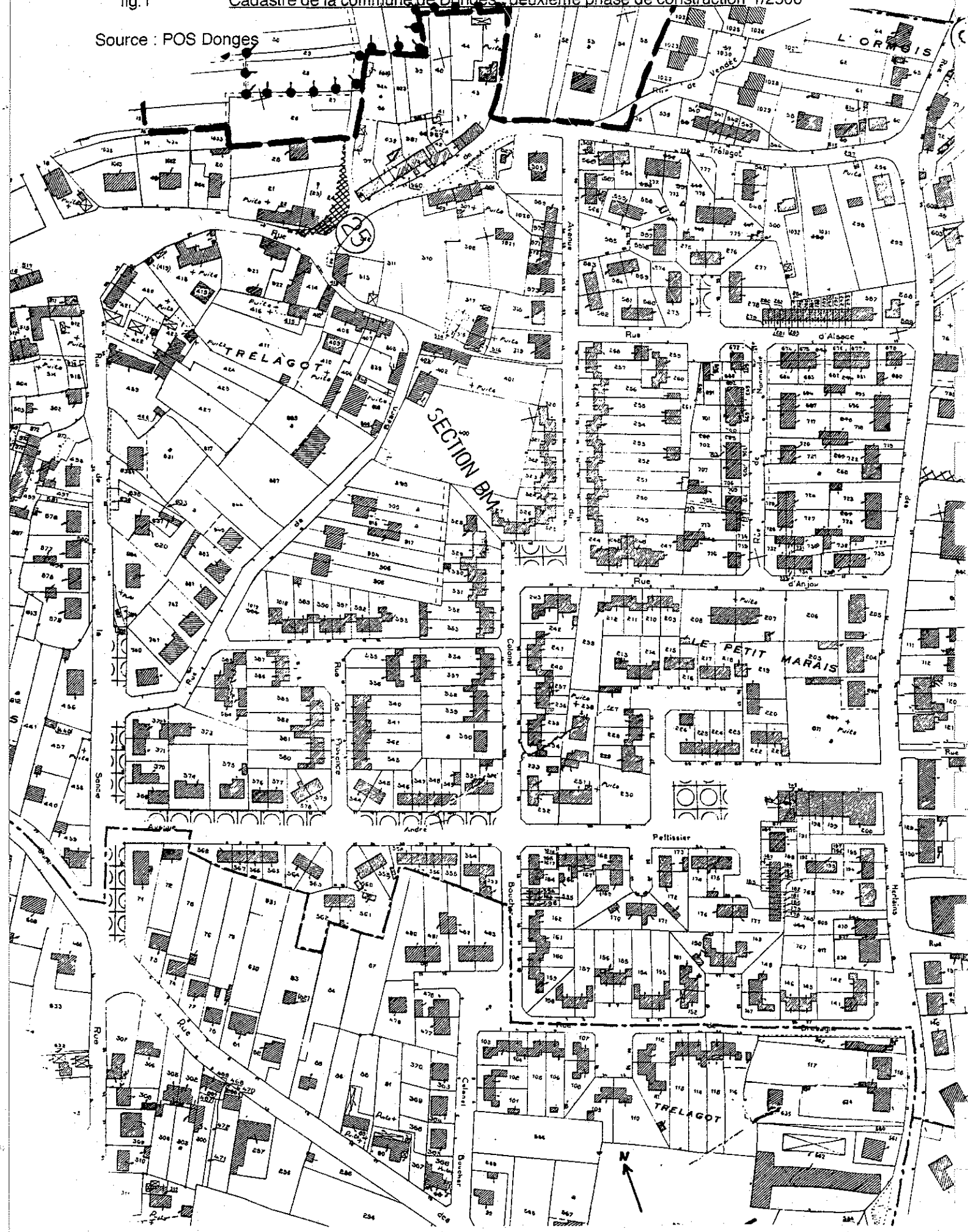
Chapitre 2

Donges et Gonesse : Premiers Choix

fig.1 Cadastre de la commune de Donges : deuxième phase de construction 1/2500

Source : POS Donges



I - DONGES : LES BASES DE LA DOCTRINE DE J. RIBOUD

Donges, 6700 habitants aujourd'hui, se situe dans le département de Loire-Atlantique, dans l'estuaire de la Loire à une vingtaine de kilomètres de St-Nazaire (c.f. Annexe 1,I). Cette région portuaire compte de fortes activités commerciales et industrielles où travaillait J. Riboud.

A/ UNE APPROCHE À LONG TERME DE L'URBANISME...

J. Riboud participa à la reconstruction du bourg sur le site de la raffinerie qui s'installa plus au sud. Sur le schéma (Annexe 1, II), les réalisations de J. Riboud sont appelées « deuxième phase de reconstruction » et le POS actuel précise : « Ce secteur abrite des maisons particulières d'ouvriers. ». Avec l'aide du plan masse (fig. 2), nous avons pu déterminer, approximativement, sur le cadastre (fig. 1) la grandeur de l'opération : 200 logements sur une surface de 11,5 hectares soit une densité de 17 logements par hectare.

En visitant Donges, on ressent une forte émotion quand on est conscient de la date de construction, 1953, en constatant que la présence de l'automobile a été envisagée. C'est un thème de la réflexion de J. Riboud sur la ville qui est déjà présent.

1- Conception des pavillons :

Les pavillons sont jumelés sous deux styles dominants. Le premier , d'une forme tout à fait rectangulaire, comporte un petit jardin à l'avant et sa façade principale donne sur la rue. S'y ajoute un jardin à l'arrière, comme on le constate sur le cadastre. Le jardin à l'avant est complété par un petit porche taillé dans la façade qui comprend l'entrée des personnes sur l'un de ses côtés et sa largeur est occupée par une porte laissant penser à celle d'un garage ou d'une remise (Annexe 1, III). Aujourd'hui, on constate que des gens en ont effectivement fait un garage. Le second style, maisons jumelées, porte sur ses largeurs, une petite bâtisse, un peu en retrait et d'une moindre hauteur. Comme pour l'autre, on remarque que cette partie est aménagée en garage ou en pièce d'habitation (Annexe1,III). La façade donnant sur la rue n'est pas la façade principale avec seulement deux petites ouvertures. La façade principale est du côté du jardin. Quel que soit le style, nous notons la présence dans la maison d'un pièce dont la nature n'est pas clairement définie. Mr Prédiéri, architecte-urbaniste du Groupe (il intégra l'équipe dès Donges et y poursuivit sa carrière jusqu'en 1980, date où le Groupe arrêta ses réalisations) a confirmé ces constations lorsque nous l'avons rencontré le 12/05/1996: «Effectivement, il y avait un garage. C'était un cellier qu'ils (les ménages ouvriers) pouvaient agrandir en garage. C'est vrai qu'à l'époque, la voiture n'existait pas à ce point-là. Mais on a tout de suite fait des petits éléments où la Quatre-Chevaux, qui arrivait sur le marché, et la Deux chevaux pouvaient entrer.»

2 - Le tissu urbain :

Analysons la trame urbaine pour savoir si les exigences de l'automobile ont été aussi prises en compte. La réalisation comporte un grand mail (avenue André Pélissier, plan d'orientation, fig. 3) qui fait figure de voie primaire en traversant, rectiligne, toute la ville et en se distinguant par ses larges bordures de voies occupées par des trottoirs et des arbres d'ornement. Les rues forment un réseau dense et

Plan masse de 1953 et plan d'orientation actuel

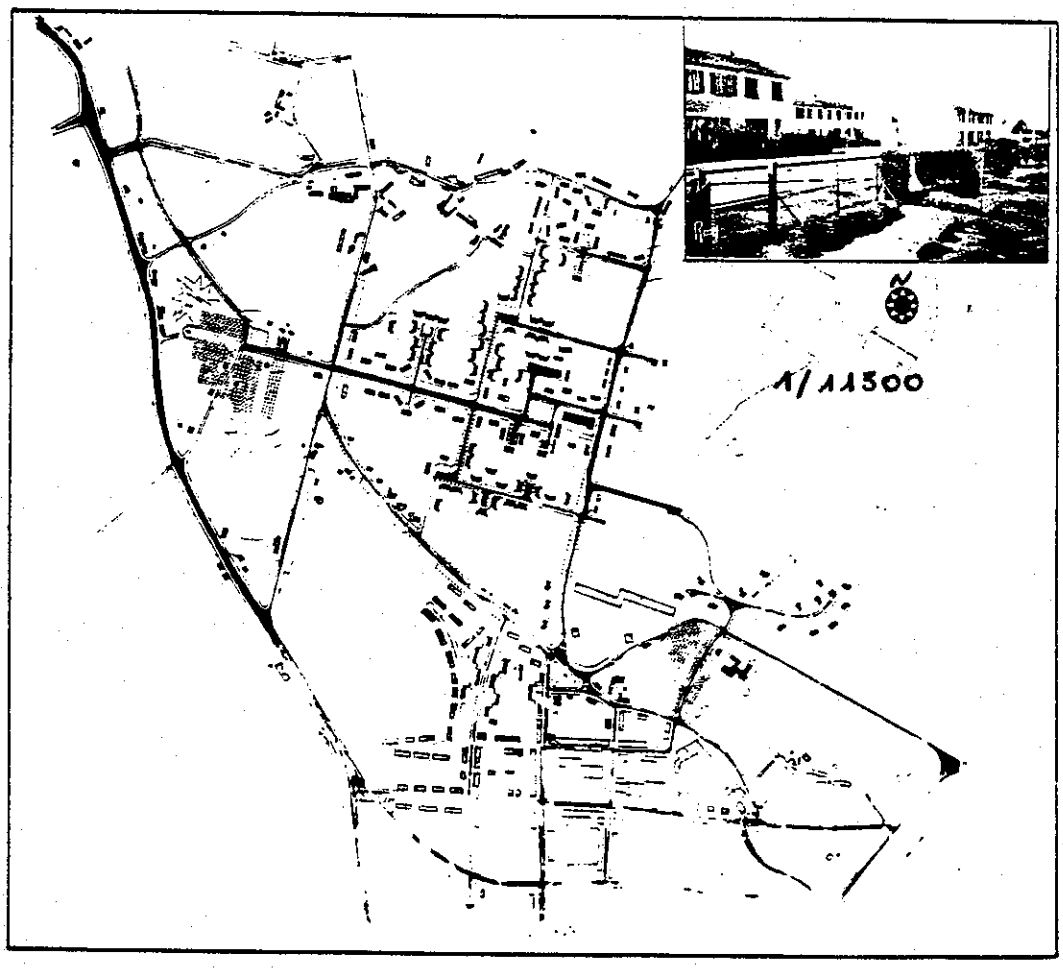


fig.2

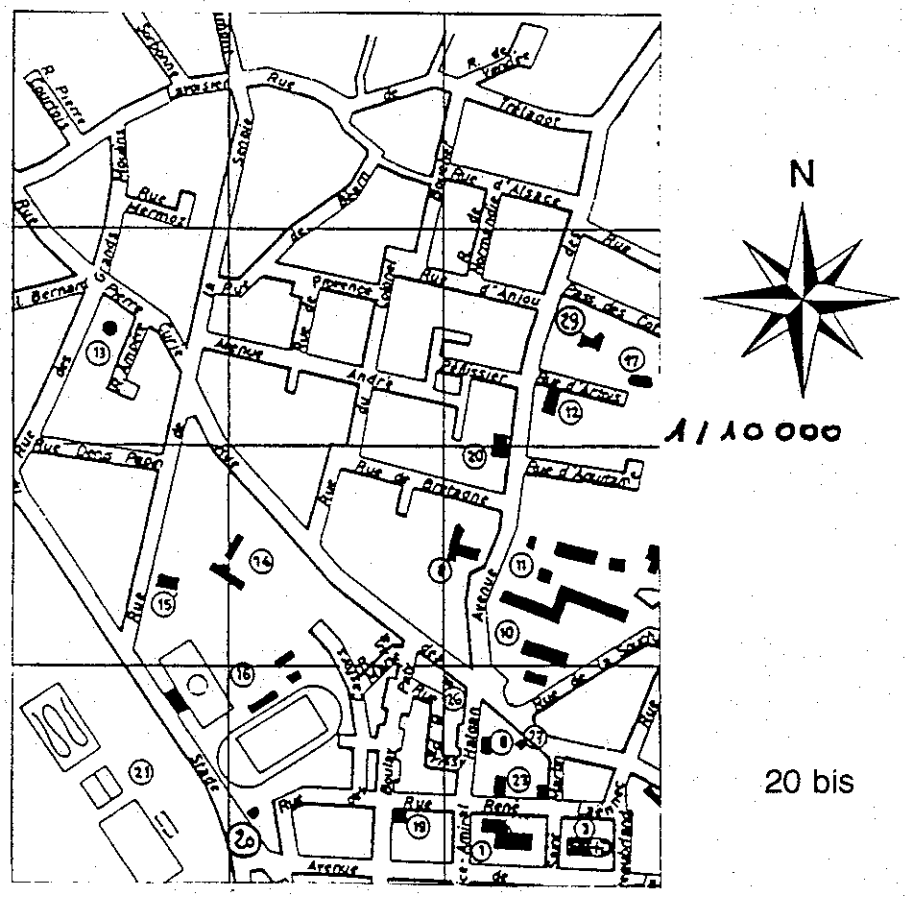


fig.3

20 bis

s'organisent parallèlement à la place présente sur le grand mail. La plus longue de ses rues, celle du colonel Boucher, comporte des chicanes pour éviter la prise de vitesse des véhicules. Ces chicanes, goudronnées, portent par des aires de jeux pour les enfants ou des places de stationnement. Quel est le statut de la place du mail ? Son rôle est réduit au minimum. Les axes qu'elle ouvre perpendiculairement au mail sont des impasses. Cela induit une volonté de ne pas en faire un lieu central de passage où pourrait s'organiser la circulation de l'ensemble bâti. Elle reste un lieu de rencontres pour les personnes, qu'elles habitent sur la place ou tout au long du mail qui permet d'y accéder rapidement à pied. Le centre commercial est construit plus loin sur le mail avec une aire d stationnement; ce qui diminue encore le rôle central de la place. Les impasses sont des préfigurations de ce qui est appelé à Verrière-Maurepas "square" : une forme de cour goudronnée assez grande pour permettre les manoeuvres des voitures et assez sûre pour permettre aux enfants de jouer tout en restant sous la surveillance des parents. Nous avons retrouvé dans le règlement du POS que les rues (voies) de cette zone sont larges au minimum de 6 mètres. Ne notant, après confrontation du plan masse de l'époque (fig. 2) et du plan actuel, aucune modification du tracé afin de facilité la circulation automobile, on peut affirmer que J. Riboud, à Donges, a élaboré un urbanisme à long terme. En effet, on ne remarque pas de nouvelles rues ouvertes ou de rues redessinées.

B/ ...AVEC DES PRÉOCCUPATIONS DU MOMENT

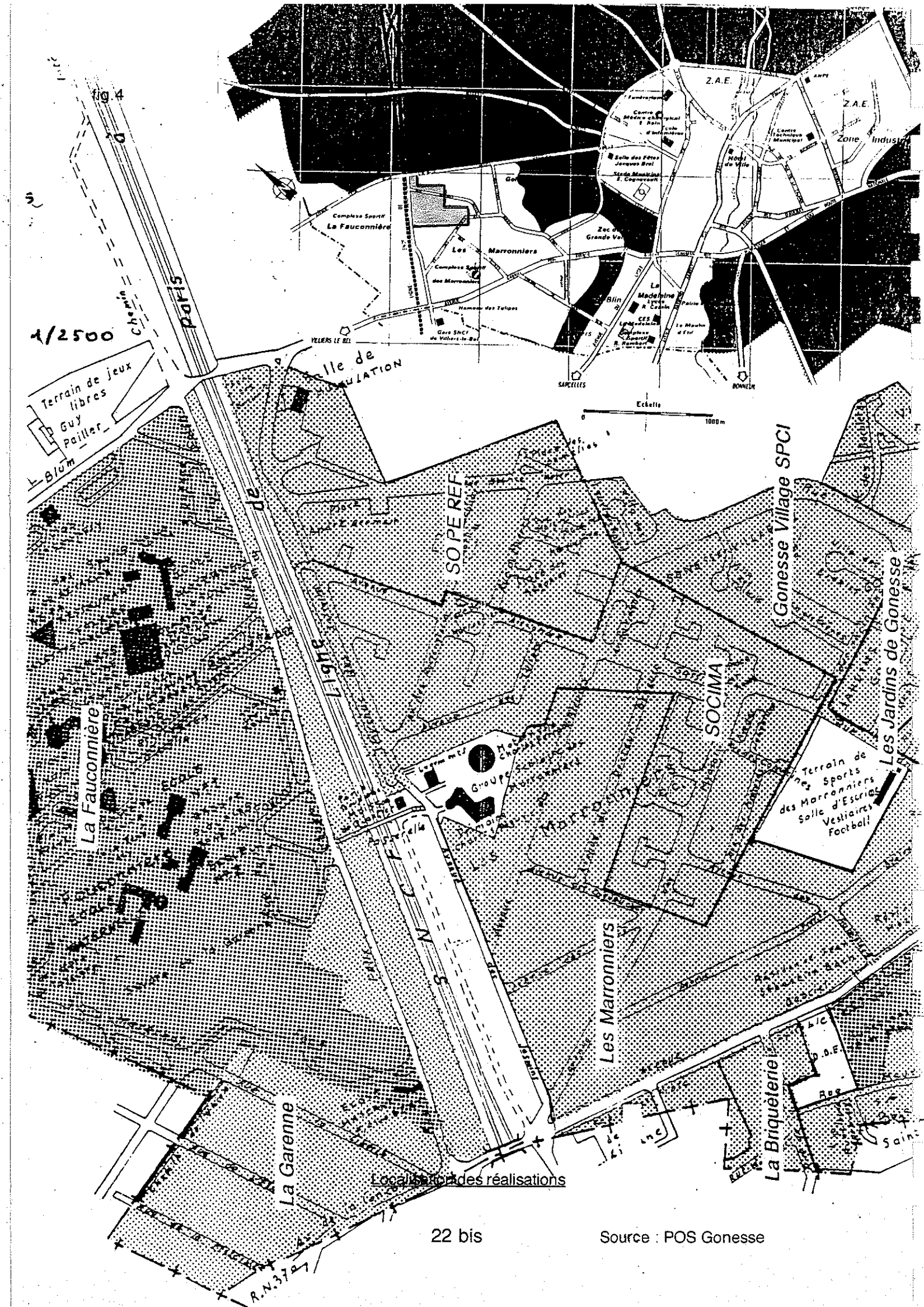
1- Recréer l'ambiance du village :

Ces espaces, libres et agréables avec la présence de végétation, le long du mail, dans les impasses ou les décrochements des voies, il semble plus juste de les définir comme plurifonctionnels. En effet, on ne peut imaginer que tout cela a été conçu en prévoyant l'arrivée massive de l'automobile dans les foyers; ce qui ne s'est produit que 10 à 15 ans plus tard. Ces endroits où l'on peut parquer les automobiles, sont aussi propices aux rencontres de voisinage. C'est là, la réponse à un autre thème de réflexion de J. Riboud : ne pas simplement loger mais créer un environnement favorable à la naissance chez chacun, d'un sentiment d'appartenance à la communauté des habitants. Ces lieux y sont favorables en permettant des rassemblements d'un grand nombre de personnes.

2- Ecouter les habitants :

Comment travaillait R. Prédiéri ? « On avait pour mission d'aider ces ouvriers de St-Nazaire, qui faisaient des bateaux et qui n'avaient pas l'habitude de construire, à faire leurs maisons. On les a faites en discutant avec eux. J'ai été à Donges pour leur montrer comment on posait un mur pré-sec avec des clavettes qui n'exigeait pas de connaissances en maçonnerie mais une précision qu'avaient ces gens. Les plans, on les a fait un peu avec eux. Avec les femmes, on a eu tous les problèmes de ce que pouvaient être les façons d'habiter à l'époque.» N'ayant pas d'ouvriers, les gens ont eux-mêmes bâti les maisons. Il paraît dès lors normal de les consulter sur ce qu'ils souhaitent. La contrainte économique, au sortir de la guerre, était très forte. « Il fallait faire des plans pour faire des économies de cuivre. Parfois, on abandonnait un plan parce qu'on n'arrivait pas à faire des économies. »

« C'est à Donges que Mr Riboud a défini son action.» Cette projection de la place de l'automobile dans la vie quotidienne est probablement à mettre en rapport avec le voyage aux U.S.A. Et, aussi, avec son poste dans l'industrie pétrolière où il aurait pu avoir idée des perspectives de l'utilisation de l'automobile.



Localisation des réalisations

Source : POS Gonesse

II - GONESSE : SON ENGAGEMENT VERS UN URBANISME SOCIAL

Gonesse est l'une des premières réalisations de J. Riboud en région parisienne. Cette ville qui approche les 24000 habitants actuellement, se situe dans le département du Val d'Oise et connait une pression urbaine importante résultant de la construction de l'Europe, du développement de la zone d'activité de Paris Nord, et de l'activité des aéroports voisins (Annexe1,IV).

La visite de Gonesse nous pousse à nous demander si, plus que la nécessité de construire vite, beaucoup, pas cher, la volonté étatique n'a-t-elle pas imposé un style au détriment d'un autre ? Ce programme débute vers la fin des années 1950 et, dans la même région, à la même époque, sévit une urbanisation pour les classes modestes, suivant ces impératifs : vite, beaucoup et pas cher. Quels sont les atouts de la réalisation de J. Riboud à Gonesse qui font penser qu'un autre urbanisme était possible avec des possibilités de financement similaires ?

A / CONSTRUIRE EN RÉGION PARISIENNE

Lors de ses constructions à Gonesse, J. Riboud rencontre deux appuis. Premièrement, les sociétés pour lesquelles il loge la main d'oeuvre. Elles permettent son transfert. Le rapport du Centre de perfectionnement dans l'administration des affaires précise que J. Riboud réalisait des « constructions économiques en série de maisons individuelles destinées à une clientèle peu aisée (ouvriers, employés) dans un contexte d' "urbanisme de pénurie" (après-guerre)». Les logements étaient de type Logéco. Le POS de Gonesse indique que l'opération fut menée en deux programmes de construction. La Société Immobilière "Les Marronniers" (SOCIMA) a obtenu 4 permis de construire (04/07/59, 22/12/60, 11/12/61, 19/03/62) entre 1959 et 1962 pour un nombre total de 448 logements. Puis la SOPEREF réalisa 196 habitations avec deux permis de construire délivrés le 23/12/63 et le 16/06/65. Ces informations sont accompagnées d'un plan de localisation que nous avons reproduit fig.4. L'ensemble des Marronniers, qui ne comprend pas que des réalisations Riboud, est l'une des premières extensions urbaines sur la commune. Sur place, J. Riboud rencontre le maire de Gonesse qui est convaincu par ses prestations. C'est lui qui le lance dans un circuit de constructions en région parisienne par ses recommandations auprès des maires socialistes-amis. J. Riboud nous explique : « C'est-à-dire que pour construire, il fallait, surtout au début où j'avais l'administration et les architectes contre moi, un appui. C'était l'appui des maires. J'ai eu l'appui du maire de Gonesse parce que les maires très proches de la population ont tout de suite accepté l'idée de la maison individuelle. Ca leur plaisait. C'était tout à fait contraire à ce que l'administration leur imposait. On leur disait : "Vous voulez des logements ? Faites un grand immeuble et puis une tour."Ils ne voulaient pas ça. Ils étaient hostiles mais on leur disait : "C'est ça qu'on fait, c'est le progrès." Et moi, je suis arrivé en faisant tout à fait différent. Alors, ça a beaucoup plu au maire de Gonesse qui est devenu un ami et, comme, il était membre du Parti Socialiste, il m'a recommandé à Gillet qui était maire de Villepreux qui m'a recommandé au maire de Verrière-Maurepas.»

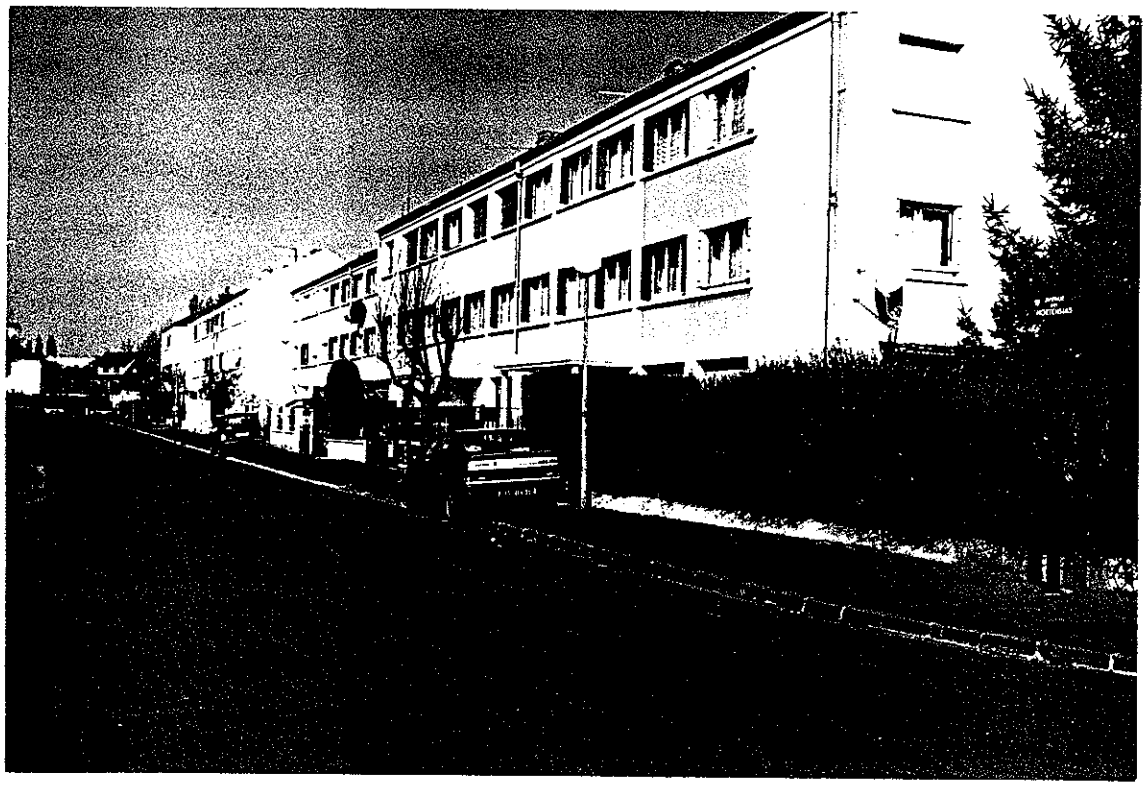


fig. 5

Pavillonnaire en bande

Les deux formes de pavillonnaire présentes à Gonesse

Maison cubique

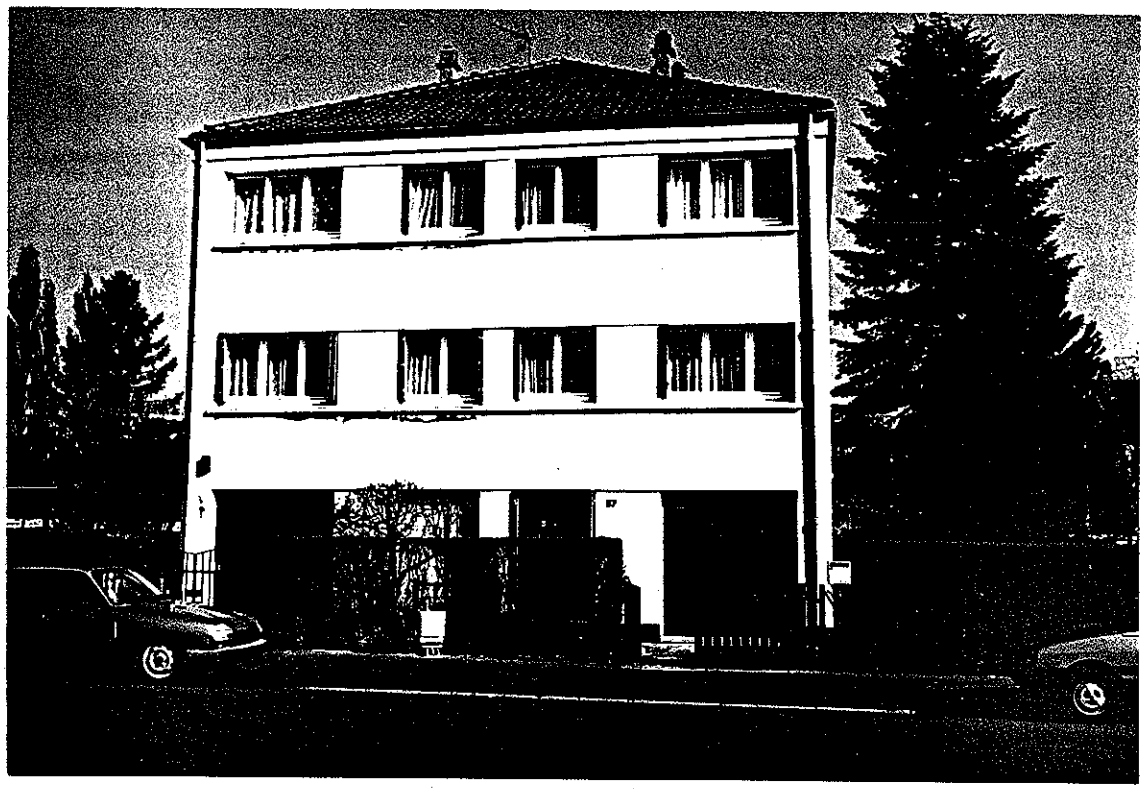


fig. 6

B/ UN ESPACE PRIVÉ AU MOINDRE COUT

L'espace privé est constitué de maisons individuelles avec un jardin à l'arrière et, donnant sur la rue, une petite entrée verdoyante. L'aspect général du pavillonnaire relève de bandes d'au moins 4 logements suivant différents styles ainsi que des maisons parfaitement cubiques couplant 4 logements (fig. 5 et 6). Des bandes accolent les mêmes logements que ceux de Donges en R+2 au lieu de R+1. D'autres alternent ce type avec des maisons en R+2 mais comprenant le garage en sous-sol ce qui les fait paraître moins hautes d'un étage. Existent aussi, comme à Donges, les maisons, en R+1 et R+2, qui n'ont pas leur façade principale tournée vers la rue mais vers le jardin. Les garages sont, le plus souvent, intégrés à l'habitation, à côté de l'entrée des personnes et, parfois, dans les impasses et sur les places, sont rassemblés en série sur un côté. J. Riboud ne remet pas en cause la nécessité de construire en collectif, en groupé, pour baisser les coûts mais refuse l'image exclusivement verticale. J. Riboud construit en collectif horizontal dans le sens où il concentre les forces de construction (builder) contre les prix mais s'étend car le coût du terrain, dans les conditions où il pratique, est un faible enjeu. Il démontre qu'il est possible de donner à tous le logement désiré. Il n'élimine pas pour autant tous les problèmes. Certains jardins sont minuscules avec une surface de moins de 10 mètres carré. Certaines bandes particulièrement longues donnent une sensation d'"entassement" des logements. La densité avoisine les 130 habitations par hectare étant donné que la surface totale des programmes est d'environ 5 hectares. Dans ce type de logement économique, la densité pose souvent le problème de la promiscuité surtout au niveau sonore. L'espace privé ne témoigne pas d'une recherche de diversification. Les enduits de couleurs différents pour chaque façade se déclinant du gris au ocre, cherchent surtout à individualiser chaque maison qui a ses murs de côtés en commun avec les logements l'entourant.

C/ L'INNOVATION DU RÉSEAU PIÉTONNIER DANS L'ESPACE PUBLIC

Les éléments de Donges sont repris et améliorés, déjà dans une constance de réalisation étonnante. Un grand mail (avenue Alexandre Gassien, plan d'orientation Annexe 1, V) avec une place se retrouvent. Le mail se situe à la charnière entre les deux programmes et est la voie principale de communication pour les deux. Si nous n'avions pas noté de différence pour les logements entre les deux programmes, il en existe pour la voirie qui se développe plus en places et impasses dans le programme de la SOCIMA, sans doute grâce à sa plus grande étendue. Les formes curvilignes abondent dans les limites d'îlots qui accueillent places et impasses, mais sont absentes du style général des rues. Une fois de plus, nous notons que la dénomination de "place" est mal choisie ces lieux ne joue le rôle de place que de façon minime. L'appellation de "square", employée plus tard est mieux adaptée pour un endroit de stationnement des véhicules et de rencontres pour les habitants vivant autour. Rappelons qu'à la base l'urbanisme en square est celui de constructions aux façades régulières ordonnées selon un carré qui avait au centre un jardin dont seuls les habitants des abords avaient la clé du portillon ; ceux de Riboud ont un accès libre mais la même idée de mise à disposition d'un espace public pour les riverains est présente. J. Riboud démontre que, même à bas coût, il est possible de se préoccuper de la psychologie des habitants. Cela apparaît à Gonesse sous une ultime forme qui vient compléter le choix de construction en maisons individuelles et les formes des voies urbaines pour automobiles. Pour la première fois, nous notons l'existence d'un réseau

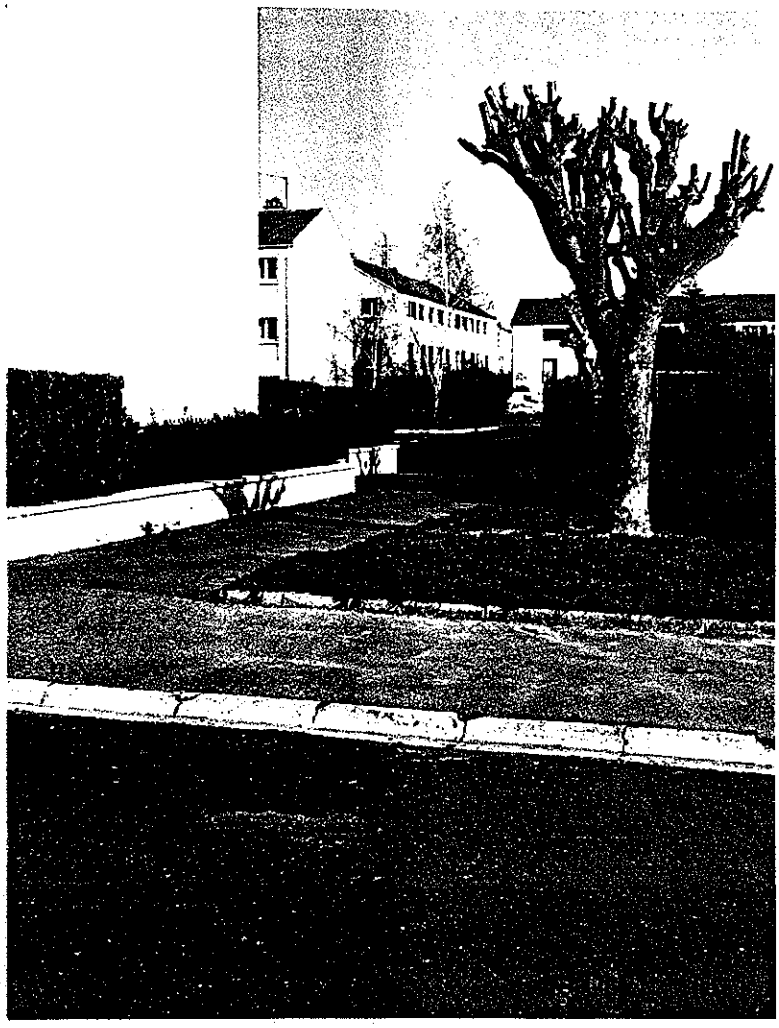


fig. 7

Les deux formes de réseau piétonnier présentes à Gonesse

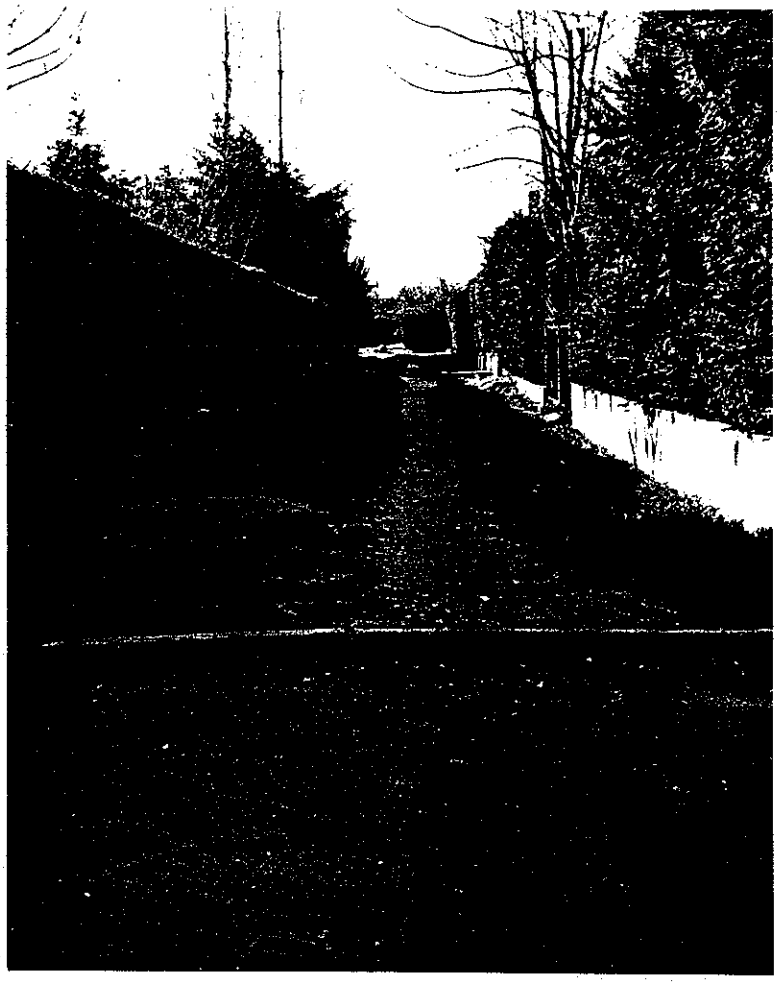


fig. 8

piétonnier sous deux formes. Cette esquisse se localise dans la partie de l'avenue du Docteur Bréquet appartenant au programme de J. Riboud. Depuis cette petite place en empruntant une petite voie goudronnée (fig.7), on peut circuler à travers l'îlot d'habitation sans passer par la rue. D'autre part, en contournant les maisons, un petit chemin nous conduit à un parc où confluent les chemins des places environnantes (fig.8). C'est un nouveau moyen pour créer une vie urbaine. Pour J. Riboud, cela ne relève pas d'une question de moyens financiers mais d'une série d'attentions portées lors de la conception et de la réalisation pour donner aux habitants l'envie de se rencontrer dans les rues, au centre commercial et au marché.

Donges et Gonesse nous permettent de cerner les fondements de la théorie de J. Riboud : ouverture de la ville à l'automobile, construction pavillonnaire, faciliter la communication entre les habitants. Ses principes se sont très rapidement mis en place et la suite relève du perfectionnement de l'ensemble conceptuel et industriel.

La description des premières réalisations de J. Riboud n'est pas sans proposée des analogies entre son attitude et celles d'industriels du XIX° siècle. Il se préoccupe de l'amélioration de la situation des classes laborieuses. Son système est à la recherche de l'hygiène, dramatique au sortir de la guerre ; ce qui va de pair avec verdure, lumière, espace. Dans la même lignée que Fourier pour le Phalanstère, il propose des logements *et* des services. La rupture fondamentale entre J. Riboud et les industriels du XIX°, réside dans le fait qu'au XIX° siècle, les industriels cherchent à créer une communauté humaine se suffisant à elle-même dans un ensemble architectural fermé alors que J. Riboud refuse cela et dessine un cadre architectural ouvert au monde.