

Chapitre 5

**LE MODELE DE  
REALISATION RIBOUD**

## I- LES PRÉALABLES

### A/ LE SOL URBAIN

«La grande erreur des urbanistes en France a été d'ignorer l'espace, de s'en détourner, de le redouter au lieu de le mettre à notre service. (...) En supposant que tous les Français soient des citoyens et que un sur deux soit logé en maison individuelle, l'aire urbanisée couvrirait, au plus, un pour cent du territoire.» écrit J. Riboud. Pour lui, la rareté du sol n'est pas fondée. C'est le processus de croissance par bourrage et bourgeonnement, guidant actuellement l'urbanisation, qui le fait croire. Les activités et les services se développent dans le noyau urbain, lieu de rayonnement par excellence puisque tous les moyens de communications y convergent. Pour en profiter, il faut s'en approcher d'où extension de la ville à la périphérie. C'est une extension pesante qui, tant au point de vue des transports que des logements, ne peut être satisfaisante tant il faut que les services publics agissent rapidement et de façon massive. C'est un cercle vicieux que J. Riboud propose de casser en utilisant un nouveau processus de croissance. Le complexe urbain en grappe peut se développer dès que l'urbanisation intègre un réseau de transport maillé se superposant au radioconcentrique. Une nouvelle unité urbaine s'ajoute aux précédentes dès que leur taille critique est atteinte. Elles sont reliées entre elles par des lignes de transports performantes. L'espace est ainsi mieux utilisé. « (...) la création d'une unité urbaine là où il n'y a que des prairies et des champs [en bénéficiant] des conditions foncières, techniques et économiques, les meilleures» est rendue possible. Par ailleurs, cela induit que J. Riboud prône la création urbaine ex-nihilo.

Sur ce thème, les idées émises dans le livre L'abondance foncière écrit par B. de La Rochefoucauld, directeur de l'Institut La Boétie, groupe indépendant de spécialistes et chefs d'entreprises aidant à la poursuite d'études sur l'urbanisation, sont très proches des conceptions de J. Riboud. Indirectement en 1982, avec la publication de cet ouvrage, Mr de La Rochefoucauld cautionne les recherches de J. Riboud. Des similitudes se retrouvent à différents niveaux. Des points d'accord existent dans les questions qu'il faudrait se poser:

« Ne sommes-nous pas plutôt confrontés à une fonction de production inadaptée à la demande? »

Les intérêts sont en conflit en ville, comme dans une entreprise, ne faudrait-il pas développer des institutions pour résoudre des problèmes précis ?

La ville connaît beaucoup de problèmes, ne serait-il pas souhaitable d'y remédier rapidement?

Tous deux soulignent le paradoxe: « Peu de pays ont su adapter leur production foncière à la mesure de ses besoins. Aucun pourtant ne manque de sol. »

Ils observent aussi que les schémas d'urbanisme à travers les transports « ouvrent accès à des espaces nouveaux ». Le radioconcentrique, inadapté à la croissance, est le plus habituel en France. Le schéma réticulé en réseaux maillés « offre une circulation facile et des opportunités de développement ».

« L'équipement de la France paraît archaïque, et ménage bien des désagréments à l'utilisateur ». En somme, ils comprennent cette nécessité d'ouverture de l'espace.

L'étude de Verrière-Maurepas a montré, qu'en fait, il existe deux positions de J. Riboud pour cette question. En premier lieu, il faut se défaire de l'idée de manque d'espace pour choisir l'implantation de grandes opérations d'urbanisation. C'est la première démarche afin de remplacer le processus de croissance par bourrage et bourgeonnement par le processus de croissance en complexe urbain. Cette idée va de pair avec celle de la construction ex-nihilo puisque seule efficace pour répondre au problème de la croissance

urbaine. Dans un second temps, il existe une gestion de l'espace dans la ville. Il s'agit pour J. Riboud de résoudre le problème de compatibilité entre une densité nécessaire pour faire de la ville un groupement identifiable, nécessaire pour créer l'animation et l'intimité des habitants. Sa solution réside dans «l'urbanisme provincial».

Les théories d'urbanisme sur cette notion d'espace, pour différents motifs, ont balancé entre un souci d'économie en présence d'un bien rare (Le Corbusier) et la conviction qu'on peut en fabriquer quand on le désire (théorie américaine). Quant à la position de J. Riboud, il se veut strict sur l'interdiction de construire en dehors des limites de l'unité urbaine mais, à l'intérieur, la densité est forte.

## **B/ LE BON HYPOTHÉCAIRE**

C'est un domaine sur lequel il faut porter une attention particulière car les mécanismes financiers facilitent ou non la réalisation des projets. Des sommes très importantes sont mises en jeu et la position des banques pour s'engager dans les opérations d'urbanisme n'a pas toujours été aussi bienveillante. A Donges et à Gonesse, J. Riboud a trouvé le soutien de l'industrie puisque ses programmes étaient en relation directe avec des logements de main d'oeuvre. A Villepreux, le montage financier fut très délicat comme nous l'avait expliqué J. Riboud : « Très difficiles les financements. Alors, au début, il n'y avait pas de financement. J'empruntais à droite, à gauche, à qui voulait bien me prêter un peu d'argent. Le Crédit Foncier finançait tout de même une partie au fur et à mesure que l'on construisait. Ce fut très difficile à Villepreux : c'était épouvantable, on était dix fois près de la faillite. Il fallait tous les mois chercher de l'argent. C'était vraiment un drôle de sport. Au début, tous les financiers étaient hostiles à l'immobilier, puis, au contraire, ça a changé. Dans la dernière partie, Verrière-Maurepas a été financé avec l'aide de l'UCB.»

### 1- Un autre centre d'intérêt :

« Mais cela ne m'a pas empêché de constater le manque d'adaptation de l'organisation du crédit et c'est là qu'est l'origine de l'intérêt que je porte maintenant aux questions économiques et financières. » Une expérience de création urbaine : la haie bergerie à Villepreux, 15 ans après. Depuis 1956, J. Riboud médite sur ces questions. Le 05/12/95, il nous avait confié qu'il avait fait avancer les choses; sur quels points ?

Lorsqu'en 1970, dans le numéro n°812 de la R.P.P., il écrit l'article "Histoire des Petits Près et de petits prêts", titre qui combine un lieu et sa dénomination pour une partie des emprunts à contracter pour accéder à la propriété, sa pensée se cristallise autour du problème des nombreuses démarches à effectuer pour obtenir un emprunt. En effet, il énumère toutes les étapes. En premier lieu, il faut trouver un organisme de crédit qui accepte d'octroyer un prêt qui ne donne pas une charge (amortissement et intérêt) pour l'acquéreur-emprunteur supérieure au quart des revenus du ménage. Puis, il faut faire des démarches, remplir des formulaires et attendre car un prêt n'est pas accordé tant que l'autre n'est pas débloqué. Il est envisageable de rentrer dans son logis quand le prêt important du Crédit Foncier, celui de la banque et les petits prêts cités (de complément) sont autorisés. Ce mécanisme est particulièrement inadapté pour les créations ex-nihilo. Lors d'un appel téléphonique, J. Riboud nous avait précisé, qu'en effet, il avait contribué à la simplification de la procédure. Il connaissait J. de Fouchier, éminent banquier qui apporta après la seconde guerre mondiale une nouvelle conception de la banque en France. J. de Fouchier fonda, comme il le relate dans son autobiographie La banque et la vie, entre autres, l'Union du Crédit pour le Bâtiment. Cet

organisme s'ouvrit d'abord aux opérateurs pour des prêts non aidés par l'Etat, et entrant, par la force des choses, en contact avec les promoteurs, il acquies une connaissance particulière du marché. Il devint apte à intervenir dans le financement des projets eux-mêmes et à s'ouvrir à une clientèle de particuliers. La pensée de J. Riboud a pu s'inscrire dans cette lignée. Nous ne pouvons être plus précis car J. Riboud ne nous a pas dit comment il était intervenu.

J. Riboud veut aller plus loin et se préoccupe de l'acceptation d'un système portant sur le bon hypothécaire. La question n'est pas réglée puisque dans ses mémoires, La ville heureuse, il réédite un article de défense de ce système : "Un bon en avant : le bon hypothécaire" (1971). Il constate les cinq déficiences de l'organisation du crédit au logement actuelle : fragmentation du crédit, procédures en cascade, petits prêts pour équipements publics, aide publique mal répartie, incitation à l'épargne insuffisante. Pour y pallier, il propose le prêt hypothécaire comportant une partie de l'emprunt versée en numéraire, l'autre en bons. C'est un prêt unique, final qui englobe toutes les sommes. Un seul dossier est à constituer pour tout régler. J. Riboud entreprendra des actions pour le faire accepter auprès des banquiers, notamment J. de Fouchier. Il se heurtera à leur volonté. D'ailleurs, J. de Fouchier rompt ses relations avec J. Riboud. Pourtant, il faut souligner que le projet comportait un atout particulier : J. Riboud faisait des études de cas afin de tester l'efficacité de ce prêt. Comme il nous l'a expliqué, chaque mercredi soir, des connaissances prenaient place, chacun à un rôle précis, dans le hall du Centre Jouffroy afin d'expérimenter les possibilités et les limites du système.

## 2- Le financement de ses réalisations :

Mr Maier, directeur financier du Groupe J. Riboud Création Urbaine de 1966 à 1978, nous a aidé à reconstituer le mode de financement.

Le financement a été fait avec l'aide de quelle(s) banque(s) ? « Je peux vous donner des renseignements surtout sur Verrière-Maurepas. C'était un très gros programme puisque ça a commencé par l'achat de 140-150 hectares. Les premiers contacts, après avoir l'accord de Paul Delouvrier, ont eu lieu avec l'UCB qui était tout à fait prête à faire des avances sur le terrain. Et l'UCB avait une société de promotion immobilière qui s'appelait la SINVIM (société d'investissement immobilier de France) qui a été d'accord pour prendre une partie du capital et être notre support à l'égard de l'UCB ; ce qui facilitait bien les choses pour présenter les dossiers au fur et à mesure que nous avançons. Car Verrière-Maurepas a eu cette particularité que tout avait été acheté sous l'égide de la Société d'Aménagement des Yvelines laquelle était composée à 50% par le Groupe Riboud, à 45% par la SINVIM et à 5% par deux associés amis des deux groupes Mrs Gaillochet et Mialaret. La SAY ayant acquis le terrain a fait une première tranche de construction en son nom de 200 logements et, ensuite, pour chacun des programmes qui a suivi, elle vendait la partie des terrains concernés par un nouveau permis de construire à une société de construction immobilière qui était elle-même créée sur le même modèle et avec les mêmes particularités financières. Dès cet instant, le montage financier avec l'UCB existait. Nous avions des emprunts que nous remboursions au fur et à mesure que nous avions des ventes. Donc nous avons eu la chance à Verrière-Maurepas, avec l'UCB, d'avoir une possibilité de construction totale. A Villepreux, elle n'était pas dans le coup. Je pense que l'UCB était déjà présente pour accorder des emprunts. Je me demande quand même si les difficultés qu'il y a eues sur Villepreux n'était pas plus de l'ordre de l'administration. »

Ces informations nous sont d'un grand intérêt. La comparaison avec Villepreux en est la clé. Lorsque Villepreux est lancé, l'UCB se met en place et, dans ce premier stade, elle accorde des prêts qui restent des compléments à ceux du Crédit Foncier de France. La négociation doit se faire avec cet organisme public par

le biais duquel l'Etat possède un fort moyen d'intervention sur ce qui se fait en matière d'urbanisme. Nous pensons que c'est à ce moment là que le Groupe Riboud accumule problèmes financiers et administratifs car le groupe bancaire est réticent pour aider un programme qui ne s'inscrit pas dans la logique d'urbanisation de l'époque, par grands ensembles. C'est un moyen de freiner des initiatives, par exemple, avec des lenteurs administratives. Le montage financier qui régit le programme de Verrière-Maurepas a pour but la recherche de sécurité par rapport aux risques d'investissements à long terme.

Pour participer au projet proposé, les banques ont-elles demandé des garanties, lesquelles ? Ont-elles eu des exigences particulières pour activer la commercialisation ? « Ces garanties ont porté sur le terrain. Le prêt sur le terrain a été de 6 millions de francs en 1965. Il est évident que le terrain était la principale garantie. Dès qu'il était acheté, l'UCB avait le détail et systématiquement une hypothèque dessus. Le groupe J. Riboud avait l'avantage, comme la SINVIM était dans le montage à presque 50% de régler tout ça dans des termes tout à fait excellents. Il y avait d'abord la garantie du terrain puis, au fur et à mesure que nous entamions une construction, la garantie de l'UCB était sur le permis de construire et le terrain acquis. Il a pu y avoir quelques problèmes avec la SINVIM sur l'ordre des constructions. En outre, nous avons le gros avantage du système builder. Alors ça, dans la main de Mr Riboud... il y avait la société de construction à qui il est arrivé de devancer un petit peu des décisions du comité directeur. Quand elle voyait qu'un terrain était prêt, elle le lançait. Alors, lorsque c'était commencé, il fallait continuer. Quelques fois, il est apparu que dans ce système, la société de construction était d'un très grand avantage, un très gros atout. »

La description de l'accord tel qu'il a été fondé préserve l'intégrité de chacun. La confiance mutuelle a limité les conflits. Il faut préciser qu'à la tête de ce montage avait été placé le général Roy, ami des deux parties et membre de la famille de l'un des associés, qui pouvait être amené à régler les conflits qui aurait pu survenir durant le temps du programme. Il semble que les oppositions ne sortaient pas du cadre de la gestion des réalisations. Cependant, la SINVIM avait tenté de prendre à son compte la majorité du projet se rendant compte de la bonne opération financière. La rupture est intervenue à ce moment là.

Examinons, à présent, de façon plus concrète l'ampleur de ces opérations : ordre de grandeur des sommes engagées et particularités du compte 5000. « Je précise que dans ce domaine nous n'avons pas eu les difficultés de Villepreux car nous avons eu une convention avec les pouvoirs publics pour faire, au fur et à mesure des logements, l'infrastructure et diverses superstructures à l'aide de ce qu'on a appelé le compte 5000. Pourquoi 5000 ? Parce qu'on prélevait en moyenne 5000 francs par logement construit. Ces 5000F étaient compris dans les coûts de construction pour alimenter une caisse et sur ce compte nous construisions les infrastructures et diverses superstructures. Nous avons aussi une convention avec le syndicat communautaire des Yvelines et par son intermédiaire avec les mairies. C'est ce qu'on a appelé le compte 320 ou 240. Il entrait en jeu entre la fin des constructions et le début des aménagements, phase où les communes pouvaient appeler les impôts communaux. Ca a fait partie de diverses tractations qui ont facilité grandement : sur chaque logement, nous prélevions 240F ou 320F et cet argent permettait de verser de l'argent aux communes selon les demandes qu'elles nous faisaient en attendant l'appel des impôts communaux. Car nous avons, dans ces phases là, 40 à 50 nouveaux habitants qui arrivaient chaque mois continuellement. A partir du moment où nous sommes arrivés à 4500 logements environ, la SINVIM a décidé de se retirer. Ce qui n'impliquait pas du tout le rejet de l'UCB. Ce montage qui faisait que la SINVIM était partie prenante et dans les décisions et dans le partage des bénéfices, s'est terminé, je pense, dans les années 75-76. Ensuite, le programme de Verrière-Maurepas a continué sous le seul égide du Groupe Riboud. J'ai calculé le coût total de l'opération à 825 millions de francs bruts. A l'intérieur de ce chiffre, les montants qui ont été consacrés au compte 5000 sont au moins de 21 millions mais, il devrait s'y ajouter des sommes que je n'ai pas retrouvées et qui peuvent faire 2 millions de plus. En 1975, nous avons rendu compte à l'Etat qui, par délibération, avalisait toutes les sommes que nous avons reçues dans le cadre du compte 5000 et la

manière dont elles avaient été dépensées. J'avais participé à une réunion provoquée par le Trésorier Payeur général des Yvelines, qui était aussi un ami de Mr Riboud, qui avait réuni, un aréopage formidable : les élus, les gens de la DDE, les gens de sa trésorerie... pour passer à vérification de la période 1966-1975. Dans une annexe du document, nous avons l'état des équipements généraux réalisés par la SAY, équipements engagés avant la convention du 24/12/1969 et ensuite, équipements engagés depuis le 24/12/1969. Les tractations avec P. Delouvrier commencées en 1965, au moment de l'acquisition des terrains, n'ont été traduites en convention que 4 ans plus tard. Entre temps, nous avons déjà engagé 9 millions en infrastructures et superstructures. Nous passons ensuite aux équipements engagés après la convention du 24/12/1969 et nous avons encore des ouvrages d'infrastructures pour 150000 francs. Il y avait aussi des agios et frais financiers acceptés par l'Etat. Au début, les ventes ne se faisaient pas tout de suite, et il a fallu payer pour 3,4 millions d'agios. Tout ceci a été vérifié et accepté par les organes publics de l'Etat, SCA et autres, ce qui faisait une balance : nous avons 19,2 millions de participation fin 1975 et 21,6 millions de dépenses d'où un dépassement de 1,8 millions de francs. »

Durant les 4 premières années, J. Riboud construit les infrastructures dans l'illégalité à cause des lenteurs administratives. Mr Maïer donne deux informations intéressantes : les chiffres globaux du programme et l'existence de comptes indirectement liés à la construction et qui prenaient en charge des démarches, en général, à faire par les nouveaux habitants. C'est le cas des "petits prêts" à supporter par chaque propriétaires qui, ici, sont gérés dans la globalité par le compte 5000. A son niveau, J. Riboud essaie de mettre en pratique ses convictions. Tout s'articule pour travailler à ce même ouvrage que décrit Mr Maïer dans sa conclusion : « J. Riboud ne construisait pas que des maisons, il construisait toute une animation. Dans le compte 5000, on a construit la Poste, la Gendarmerie, la Mairie, la Perception, l'Eglise, la Maison des Jeunes et de la Culture, des Stades... Voilà ce que je voulais dire, c'est représentatif. »

### C/ UNE ORGANISATION EN « BUILDER »

J. Riboud donne la définition de ce terme américain dans Développement urbain : « En builder, il [le constructeur] rassemble, à l'intérieur d'une même organisation, tous les départements et tous les corps d'état concourant à la réalisation d'un programme, depuis le terrassier et le maçon jusqu'au peintre et au raboteur de parquet. Les maisons se montent à la chaîne ; en tête du chantier, les engins tracent les voies ; en queue les logements, terminés, sont livrés les uns après les autres. »

J. G. Riboud nous a expliqué comment fonctionnait le builder du Groupe, builder qui s'organise dès Donges : « Quand mon père a embauché des maçons et des chefs de chantiers, c'était le début de l'idée de groupe. En travaillant en intégré, vous aviez toute la filière. Cela permettait d'éviter beaucoup de pertes de temps et d'argent. On sortait moins cher que la concurrence. C'est l'intégration builder.

Mr Prédiéri était au Bureau d'Etudes de Conception, d'Urbanisme et de Construction. On a rarement travaillé avec des gens de l'extérieur. Ça a été une bonne chose pendant de nombreuses années et ça a été une mauvaise chose car la consanguinité et l'absence de stimuli extérieurs font qu'on arrive à une situation où l'on ne sait plus très bien ce qui se passe autour. On a tellement l'habitude de travailler entre nous, il y a des parties de l'entreprise qui prennent le dessus. C'était les plus lourdes : l'entreprise de construction dominait et imposait ses vues aux autres.

A l'intérieur du groupe, il y avait aussi un service juridique pour fabriquer le cadre juridique de la construction. Indirectement, Planadevall a été un précurseur des ZAC. Il intervenait aussi pour tout ce qui était social -

création de sociétés, gestion - et puis également, la gestion des contentieux. »

Au delà des mécanismes de tous builders, celui du Groupe crée son originalité en ayant aussi son style d'urbanisme. J. G. Riboud explique en quoi il est différent de celui des frères Levitt : « Sur le point de vue architectural, il y a quand même des différences. Levitt construit des maisons avec le modèle A B C D E F G qui sont toujours ensemble et pratiquement toujours reproduites dans le même ordre. Mr Prédiéri a travaillé plus en détail. Il jouait sur une dizaine de modèles à moment donné, à l'intérieur d'un cadre d'urbanisme avec toute une organisation de raccordement aux voiries primaires, équipements publics. Même à l'échelle du quartier, ce n'est pas un Levitt Town : vous avez des placettes, des oeuvres d'art qui participent à la philosophie du Professeur Sivadon qui avait analysé ce que faisait mon père. Et puis, il y a aussi la construction qui vieillit mal. La géométrie n'est pas attentionnée au détail. Ce sont des petites maisons isolées dans leur parcelle ce qui est complètement le contraire de ce que nous, nous avons voulu faire. Nous avons voulu recréer des espaces urbains. On nous a qualifié d'urbanisme néo-anglais avec de la verdure, mais ce n'est pas complètement exact. Vous avez effectivement des références anglo-saxonnes avec beaucoup de verdure mais d'un autre côté, le caractère attaché des maisons et la création de l'espace urbain sous des formes reconnaissables en tant que telles, c'est plutôt du sud. Ça participe plus de la tradition méditerranéenne. C'est typiquement français car c'est à la jonction de deux grandes philosophies de l'urbanisme. »

L'avantage du builder est de faire baisser les prix des logements pour une qualité honorable. Maintenant, cet objectif de rentabilité qu'on associe à l'uniformité, nuit à l'architecture, toujours qualifiée de "pauvre". De plus, est-il facile de faire évoluer ce carcan pour s'adapter à la demande ?

## **II - LE PLAN D'URBANISME**

### **A/ < L'URBANISME PROVINCIAL >**

R. Prédiéri nous présente une image synthétique de «l'urbanisme provincial» : « L'expression "d'urbanisme provincial", c'est l'explication du professeur Sivadon de l'institut Marcel Rivière de la Verrière encore appelé Mutuelle Générale de l'Education Nationale. On aurait aussi pu dire un urbanisme de type médiéval pour une raison très simple : c'est que l'urbanisme des villes provinciales s'est développé à l'époque médiévale. Il y avait cette notion là, et puis, en même temps, une notion de convivialité. C'est-à-dire que la province était plus organisée en quartier, en secteur. "L'urbanisme provincial", c'est ça : la volonté de faire une architecture simple, modeste, traditionnelle, qui ne soit pas purement moderniste. »

Le professeur Sivadon s'est intéressé au travail de J. Riboud lors de l'élaboration de Verrière-Maurepas. De leur rencontre, découla la notion «d'urbanisme provincial». Mr Sivadon en exposant ses analyses sur le bi-polarisme de l'être, aida J. Riboud à théoriser ses pratiques urbaines. Nous proposons de faire une synthèse des caractéristiques de «l'urbanisme provincial» : il se fonde sur la polysémie du mot communication. Il crée une ville ordonnée pour permettre une communication rapide avec l'extérieur. Il se soucie de conserver à la ville une échelle humaine avec des aménagements pour favoriser les rencontres et la formation d'un sentiment d'appartenance à la collectivité. C'est une ville où l'homme se sent bien car elle lui apporte, selon les théories du professeur Sivadon, le sécurisant et le libérant.

### **B/ LA LIMITE**

Nous avons été surpris par la simplicité de la définition de «l'urbanisme provincial » donnée par J. Riboud : «75% de maisons individuelles resserrées et 25% d'appartements en immeuble à quatre niveaux, concentration : cent vingt-cinq habitants à l'hectare ». Sa définition ne porte que sur l'espace privé alors que des choses sont aussi à remarquées dans le public (c.f. Chapitre 4). Nous avons exposé ce reproche à Mr Prédiéri qui nous a démontré que cela constituait la limite de cet urbanisme. « Sur le plan des logements, J. Riboud était un industriel. Il produisait pour arriver à faire son opération. Il fallait qu'il ait des recettes. Il ne parlait pas de l'espace public [dans sa définition] car pour lui, c'est évident : construire des logements, ça ne voulait rien dire. Il fallait faire de l'urbanisme. Si c'était à refaire, il y a des choses qu'il faudrait beaucoup plus raisonner, par exemple, le fait qu'une ville a besoin d'activités. C'est vrai que ce n'était pas sa préoccupation. Il ne parlait pas des finances locales. Ce n'était pas son problème. C'est une question à laquelle j'ai été confronté quand j'étais maire de Villepreux. Il y avait des impôts très lourds car la ville n'a pas d'équipements, d'emplois. Il faut quand même faire des choses : la taxe professionnelle, c'est important dans les finances locales. »

Dès lors que J. Riboud n'a plus construit dans le cadre de l'industrie, il n'a pas cherché à attirer des activités dans ses réalisations. Il est vrai que la notion de grappe était contradictoire avec l'idée de mettre des emplois dans chaque "grain". Il voyait sans doute les choses à plus grande échelle.



### III - LES TRANSPORTS

« L'urbanisme d'aujourd'hui doit reposer sur les moyens de transports d'aujourd'hui. (...) Un système urbain en découle. » Cette citation extraite de Développement urbain laisse entrevoir un modèle d'urbanisme faisant une large place aux transports où ils ne sont plus un simple moyen de déplacement mais une façon de mieux vivre la ville.

Pour ne pas s'empiler verticalement, il fallait une réponse efficace au problème de la circulation afin d'utiliser au mieux l'espace. D'autre part, J. Riboud les utilise aussi pour créer l'animation dans la ville.

#### A/ L'ANIMATION

Comment faire vivre une ville ? La première réponse de J. Riboud est de créer du mouvement. Quel merveilleux instrument que la voiture pour cela ! Cette opération se passe à la plus grande échelle géographique puisque cela touche la cellule familiale occupant chaque maison.

Quel est précisément le rôle de l'automobile ? Reportons nous à une citation extraite de La ville heureuse chapitre 8 p. 72 : « Mieux vaut accepter le voisinage automobiles-piétons, le rendre tolérable et en réduire les dangers dans les quartiers neufs... Dans les rues d'un quartier neuf, le passage d'une voiture rompt la monotonie des lieux, soulève la curiosité. » Avec elle, c'est le monde extérieur qui vient jusqu'à notre porte. Par exemple, pour ceux qui ne travaillent pas, elle est le trait d'union qui les raccroche du monde extérieur. Elle crée le mouvement en même temps que l'événement. Il n'y a aucune régularité qui explique son passage, sauf les horaires de bureaux, pour une partie. Cependant, cela induit un équilibre pour que ni l'un ni l'autre ne soit une contrainte. Ce sera à l'agencement des espaces urbains de proposer quelque chose d'efficace. En outre, l'automobile est une sorte d'attraction dans les rues mais qui, le plus souvent, sort les personnes de la ville. Ils faut donc lui adjoindre d'autres moyens pour que les gens fréquentent leur ville.

Comment la voiture peut-elle créer l'animation ? La Revue Urbanisme est notre principale source pour son article "Un mode d'urbanisme nouveau " présenté par J. Riboud et rédigé par R. Prédiéri. Deux paragraphes intitulés "Voitures et piétons - pas d'anathème contre l'automobile" et " Définitions des espaces urbains" sont particulièrement intéressants. Le premier présente la voiture comme un bien dont on pourra de moins en moins se passer. « Cette évolution [du mode de vie actuel] implique une pénétration de la voiture en direction des points de déchargement. » R. Prédiéri considère la voiture pour se déplacer avec la même rigueur que la maison ou l'appartement pour se loger. Dans ce cas, il faut intégrer dans la ville cette nouvelle donne en lui aménageant des espaces. Une adaptation est nécessaire : elle doit pouvoir être présente partout. Le second article porte à notre connaissance une composition et une hiérarchisation de l'espace urbain. « L'espace urbain comprend essentiellement le domaine public et les jardins en façade. Il se hiérarchise schématiquement, par ordre de complexité, en cinq groupes :

- circulation piétons ;
- circulation automobile lente et stationnement ;
- espaces des relations publiques et voisinage : jeux, promenades etc. ;
- voiries primaire et secondaire, circulation automobile et grands parkings ;
- espace à haute signification publique : parc, mail, grandes perspectives. »

Le thème de la rencontre est inscrit dans l'espace urbain. Cela débute par la présence de jardins en façade

qui jouent le rôle de médiateur avec l'espace urbain public. Cela doit faciliter la formation du sentiment d'appartenance à la collectivité. Chaque groupe adopte un certain type de rencontre. Dans le groupe 3, ce sera plutôt les mères de famille avec leurs enfants ou les retraités que l'on retrouvera. Le groupe 4 s'affilie plutôt aux zones commerciales, etc. Cette hiérarchie par la taille des équipements à mettre en oeuvre permet aussi la pénétration dans le coeur de la ville à la plus grande échelle qui soit.

La ville de J. Riboud emploie très fortement l'automobile pour se créer une image et aussi une identité. Dans ce contexte, l'automobile semble être un vecteur privilégié de notre sociabilité.

## **B/ L'ACCESSIBILITÉ**

L'enjeu du thème de l'accessibilité à notre époque n'est plus tant de pouvoir se rendre dans un lieu de manière exceptionnelle ou habituelle mais de pouvoir s'y rendre commodément.

### 1- A l'échelle du quartier :

La première illustration de ce principe est la création par J. Riboud d'un véhicule urbain, la "Riboud" (fig. 1). Analysons le concept et la réalisation de ce véhicule. Pensée après (1972) les théories de J. Riboud (1965), son existence n'est mentionnée que dans un article de la Revue Politique et Parlementaire repris dans La ville heureuse. "Trois roues et une pédale de frein". Son origine tient à cette critique que, dans une ville qui s'étale, il faut obligatoirement un moyen de locomotion pour qu'un piéton, en moyenne, ne fasse pas plus de 300 mètres. Tout d'abord, J. Riboud analyse les moyens de locomotion existants pour s'apercevoir qu'aucun n'est adapté pour parcourir des distances à l'échelle d'un quartier neuf soit de faibles distances entre 1 et 3 kms. Avec l'aide d'un garagiste, G. Azéma, de Verrière-Maurepas, ils développent un prototype partant d'un vélomoteur et dont les défauts les plus graves sont l'instabilité et l'insuffisance de freinage. En ajoutant une protection contre les intempéries, cela donne un véhicule à 3 roues, une pédale de frein, un poids inférieur à 100kgs, un encombrement de 1,5 mètres carré, une puissance de 2 à 3 chevaux et une vitesse de 50 km / heure pour un prix de l'ordre de 3500 frs. C'est pour la commercialisation que les problèmes se font jour. Dans l'esprit de J. Riboud, c'était « une démonstration pour répondre à une objection ». Il ne s'est pas préoccupé de la vente. Il déposa un brevet puis céda les droits à un carrossier, Marland, et à un concessionnaire, Vitrex Industrie. Le modèle a été repris par des constructeurs, amélioré, mais en le détournant de sa fonction première. Le véhicule va passer à 4 roues... L'argument de vente est qu'il peut se conduire sans permis et apporte les mêmes possibilités qu'une voiture. Ce n'était pas du tout le voeu de Riboud d'en faire une « voiture de compromis » selon l'expression tirée du livre L'auto et la ville de Gabriel Dupuy. Suivant une autre idée de ce livre, les commerciaux ont tout de suite vu qu'il n'y avait pas de marché suffisant pour ce type de véhicule et qu'il fallait pour le vendre l'adapter à une demande plus importante.

## 2- A l'échelle de la cité :

A présent, par le biais des réseaux de circulation, tentons d'exposer la logique interne de l'unité urbaine. Dans les quartiers neufs, une circulation lente obtenue par des rues sinueuses s'instaure dans la ville. La ville est rendue à ses habitants. Pour cela, J. Riboud redonne au trottoir sa pleine signification (chapitre 17 de La ville heureuse). C'est aussi un moyen de transport ! Par exemple, il est le complément nécessaire des transports collectifs qui ne peuvent déposer chacun devant sa porte. Pour que cela soit respecté, «un double réseau est préférable : à l'extérieur les grandes voies express de liaison, droites et rapides, à l'intérieur les voies de desserte, lentes et sinueuses». La description que J. Riboud donne de son système, pêche par son manque de précision au sujet des relations avec les parties non résidentielles de la ville soit les bureaux et ateliers. Il dit « A l'extérieur, dans les autres villes du complexe se sont les activités, les emplois, les relations, les services que la cité dans laquelle ils vivent ne leur procure pas nécessairement ». Pourtant, nulle part, il n'expose les relations avec ces secteurs. Nous n'avons parlé que du réseau mais il est sous-entendu qu'il est largement basé sur un déplacement en voiture particulière ou en autobus .

A Villepreux et à Verrière-maurepas, nous avons constaté que la fonction de chaque voie (rue, avenue...) n'engendrait pas une hiérarchie des tailles de ces voies, en fonction du trafic envisagé. Ce choix a un coût économique et s'oppose à la pratique habituelle. Nous avons donc posé la question à R. Prédiéri qui a confirmé nos conclusions: « Les rues à sens unique sont à 4 mètres, celles à doubles voies à 5 et 7 mètres. La hiérarchie des voies correspond plutôt à l'emprise au sol [chaussée et aménagements] et non à la largeur de la chaussée. Les voitures sont toujours les mêmes. Il vaut mieux que les chaussées ne soient pas trop larges. Si il y a une hiérarchie, elle distingue les voies sans trottoirs qui débutent dès la clôture, de voies avec des arbres aux abords, et puis le mail. »

## 3- Les rapports de l'unité urbaine avec le monde :

Des fondements théoriques décrivent ce rapport mais ils se vérifient peu en pratique. Seuls existent la localisation des réalisations près des gares SNCF et le système des boulevards de Verrière-Maurepas.

Tenant compte de l'erreur des villes nouvelles anglaises qui avaient la prétention de vouloir se suffire, J. Riboud cherche, au contraire, à ouvrir au maximum l'unité urbaine sur l'extérieur. Au niveau du complexe urbain, ce sont les transports qui lui procurent son identité : « Il est parfois dénommé complexe en grappe, car les unités urbaines qui le composent forment avec les lignes de transport sur lesquelles elles sont branchées une grappe dont elles seraient les grains. » Sachant que les unités urbaines sont dépendantes entre elles, le réseau de transport les mettant en relation est fondamental. Il doit être efficace, c'est-à-dire qu'il doit relier une unité urbaine à n'importe quelle autre en un minimum de temps. La distance est secondaire. « Dans les espaces naturels maintenus entre les unités urbaines sont implantés, non seulement les équipements urbains que les cités ne peuvent ou ne veulent recevoir - usines, hôpitaux, mais aussi les fermes de transformation qui apporteront au complexe urbain et aux habitants de ses cités, non seulement un approvisionnement mais le témoignage d'une nature active. » Ils sont tout aussi importants que la ville et nécessitent un bon réseau de raccordement dont il n'est pas fait état.

Enfin, il faut mentionner le rôle particulier que doit jouer la cité-centre et qui nécessite un réseau particulier : « Ils le sont [moyens de transport adéquats] si un réseau de voies en maille se superpose au réseau radioconcentrique qui dessert la cité-centre et le complexe, et forme avec lui un réseau dit en toile d'araignée ». « La cité centre est desservie par un réseau radioconcentrique qui permet de tirer tous ses

avantages du transport par fer. Les liaisons latérales par autobus, voitures individuelles et vélomoteurs répartissent les activités sur les cités secondaires du complexe et détournent vers elles le flot des migrations biquotidienne, réduisant d'autant l'affluence aux heures de pointe sur le réseau radial. » Ce double réseau est nécessaire pour avoir plus facilement accès à un grand nombre de lieux. Les noeuds répartissent sur tout l'espace des points de concentration. De plus, « Le réseau en maille dessert, à ses intersections, les unités urbaines et les lieux d'activité du complexe. » En évitant la création d'un seul point de concentration, ce sont les problèmes de circulation qui disparaissent. Il n'y a plus d'encombrement car la surcharge excessive à certaines heures est éliminée. C'est pour cela que J. Riboud préconise des mesures telles que la localisation des usines, laboratoires, habitats dans les villes du complexe et « ne laisser que dans la cité-centre que les administrations, les bureaux, les sièges sociaux, les artisans d'art... » « C'est sur le réseau circulaire et en maille que reposent la distribution et la croissance du complexe... » Ce double réseau doit être élargi à toutes les communications. Il milite pour cela dans le chapitre 9 de La ville heureuse. Mais quel coût pour le développement ? Ouvrir les réseaux est un fait mais pour quels moyens de transport ? « Les autostrades sont commodes mais encombrants et onéreux. (...) Au voisinage des échangeurs, se développent des agglomérations nouvelles. Des routes spécialisées à quatre voies, moins coûteuses, sont souvent suffisantes. Aux intersections, des ronds-points, avec terre-plein, régularisent les croisements. Des garages pour véhicules à deux roues et des parkings pour voitures accroissent dans de grandes proportions les zones de desserte des transports en commun. (...) Pour les liaisons axiales, le fer garde certains mérites : celui d'abord d'être le plus souvent en place et par conséquent d'éviter des frais de création d'infrastructure » Le train, et surtout la voiture sont conseillés. L'automobile a l'avantage de partir d'un point quelconque et de pouvoir desservir un autre point quelconque. En fait, la jonction entre l'unité urbaine et le reste s'effectue au niveau du boulevard périphérique qui joue le rôle d'un sélectionneur. Il préserve le coeur de la cité en permettant son contournement pour ceux qui ne désirent pas y aller et permet une entrée facilitée pour les autres.

Quelle image J. Riboud nous donne-t-il de la ville? Peut-on encore parler de ville quand son système sous forme de complexe est constitué d'unités urbaines, sous-villes, toutes constitutives d'une unité peu ou pas marquée dans l'espace puisqu'il n'y a plus concentration en un lieu unique ? Nous reprendrons l'idée de L'auto et la ville où par le biais de fortes lignes de transport, la centralité s'efface pour des environnements à thèmes. Chaque individu ayant le pouvoir de conduire a le pouvoir de se créer son territoire où il se reconnaît. Le seul mouvement du logement vers le centre n'est plus significatif. N'est-ce pas le passage de la notion de ville à celle d'urbain non plus comme un adjectif de la ville mais comme la nouvelle identité de référence pour le citoyen ?

Les efforts de J. Riboud pour fournir à ses opérations le téléphone en sont une illustration. Dès Villepreux (1956), il cherche à financer la pose de lignes dans chaque maison construite. Autrement dit, il juge que rien ne sert d'être dans l'enceinte d'une ville. On reste isolé tant que l'on n'accède pas aux réseaux qui font fonctionner cette ville. La collectivité se forme non pas parce que les individus vivent dans un même territoire mais parce qu'ils ont les mêmes pratiques urbaines.