

## Chapitre 6

# **UNE ALTERNATIVE :** **«URBANISME PROVINCIAL» OU VILLE NOUVELLE**

## I - LES RELATIONS DE JACQUES RIBOUD ET PAUL DELOUVRIER

Pour la réalisation de Verrière-Maurepas, J. Riboud avait été soutenu par Paul Delouvrier qui s'occupait de la question des villes nouvelles. Pourquoi cette aide : pour motiver l'Administration en menaçant de s'adresser au secteur privé ?, pour aller plus vite ? C'est d'autant plus frappant que, par la suite, J. Riboud n'a plus eu de contacts avec Mr Delouvrier. Pourtant, les deux hommes se connaissaient de longue date. En effet, Mr Riboud, dans les années 1950, avait rencontré Mr Delouvrier, alors Directeur de la CECA, pour obtenir des capitaux afin de développer, en raffinerie, le procédé de réduction de minerai de fer par l'hydrogène.

J. E. Roullier, ancien secrétaire général du groupe central des villes nouvelles, nous a aidé à répondre à ses interrogations.

### A/ L'ENTRAIDE

#### 1- P. Delouvrier soutient J. Riboud :

D'après J.E. Roullier, Mr Delouvrier refusait les grands ensembles comme Sarcelles. Il en avait fait une rivalité personnelle avec Mr Leroy, directeur de la Caisse des Dépôts et Consignations qui était "l'apôtre" des grands ensembles car c'était la Caisse des Dépôts qui les construisait. Il est vrai que Mr Leroy avait un nombre impératif de logements à construire et, cela, sur les terrains trouvés. P. Delouvrier voulait s'affirmer. Il fut le premier responsable de l'urbanisation en région parisienne. Il cherchait à montrer qu'on pouvait faire autre chose et il portait un grand intérêt aux projets imaginatifs et créateurs. Il avait effectué beaucoup d'opérations en ce sens notamment un concours d'architecture. L'aide à J. Riboud se comprend car c'est un réalisateur. P. Delouvrier encourageait ceux qui se distinguaient du mouvement d'urbanisation par grands ensembles. Ils étaient des exemples pour prouver qu'il est possible de faire autre chose. D'autre part, P. Delouvrier avait deux obsessions. D'abord, la croissance démographique, ingérable si on continuait à urbaniser sur le processus par bourrage et bourgeonnement. Il était contre le PADOG. Ensuite, même si la population ne devait plus augmenter, il avait perçu l'augmentation du besoin d'espace par habitant, industries... Il fut visionnaire.

En 1964, Delouvrier visite Villepreux. Tout de suite après, dans le cadre de son action au District, il lance le programme de Verrière-Maurepas.

## 2- Riboud facilite le démarrage de la ville nouvelle de St-Quentin-en-Yvelines :

Autour de 1975, l'opération de Verrière-Maurepas est bien avancée alors que la ville nouvelle piétine et risque de prendre du retard. Les maires ont refusé le projet de Mr Lagneau, architecte-urbaniste, ce qui compromet la publication de la Déclaration d'Utilité Publique pour exproprier. P. Delouvrier demande alors à J. Riboud : « Mon cher Riboud, il faut que vous nous tiriez d'affaire, je compte sur vous, sinon je suis bloqué pendant deux ans. Vous, vous êtes déjà très en avance, vous avez déjà construit tout un quartier. Je sais que vous avez des options sur 600 ou 700 hectares, passez moi vos options ou tout au moins une partie... Je vous ai aidé, aidez-moi à votre tour. » (propos recueillis par l'Ecomusée pour la revue Miroir). C'est ce que fit Riboud. Delouvrier put commencer la ville sur ces terrains du Plateau de l'Agiot, où il n'avait pas besoin de DUP, les propriétaires s'étant déjà engagés à vendre.

### **B/ DEUX FORTES PERSONNALITÉS**

D'après J. E. Roullier, pour comprendre la vision de Paul Delouvrier, il est nécessaire de se référer à une série de facteurs stratégiques. A l'époque, la discussion était vive autour de la congestion de l'automobile avec un réseau routier pauvre. On constatait aussi que les emplois étaient concentrés à Paris et que la construction des logements ne pouvait se faire que loin en banlieue, ce qui occasionnait de longs déplacements. Par ailleurs, s'opérait une tertiarisation qui se traduisait par la construction de bureaux là où existait une forte concentration. Dans cette ambiance, les conditions de vie étaient dures pour la population active. Les villes nouvelles devaient être attractives. Dès lors, des villes puissantes avec un pôle de transport puissant devaient être créées. P. Delouvrier avait travaillé sur les villes nouvelles anglaises qui étaient industrielles, parfois mono-industrielles, et qui, trente ans plus tard, restaient prolétaires car trop petites pour accueillir les bureaux. Ensuite, ces villes devaient aussi avoir des théâtres, des musées. La situation des équipements en banlieue était catastrophique à l'arrivée de Delouvrier. Il fallait aussi répondre au problème de la protection de l'environnement. Il existe le plan anglais avec un ceinture verte autour de la ville ou le plan en doigts de gant, avec des corridors, axes urbanisés qui permettent un développement urbain en sauvegardant des espaces naturels de proximité. Le plan en doigts de gants a été repris dans l'élaboration du schéma directeur avec la notion des axes tangentiels. La création des pôles allait de pair avec l'accumulation des fonctions administratives, des commerces, de tout ce qui était disponible pour leur donner un poids. J. Riboud ne paraît pas se soucier de ce problème de réaliser des pôles de restructuration.

J. Riboud parle, dans la revue Miroir n°4, de leurs divergences : « Je dois vous dire que j'ai eu beaucoup de discussions avec Delouvrier, très gentiment, car j'ai beaucoup d'admiration pour lui, mais je dois dire que je n'étais pas d'accord sur sa manière de voir les Villes Nouvelles. J'ai toujours envisagé les Villes Nouvelles sous la forme d'unités de dimension raisonnable, lui les voyait sous la forme d'un ensemble énorme. » La question de l'automobile dans la ville sépare les deux hommes. J.E. Roullier nous dit que Delouvrier ne pouvait imaginer que les gens ne puissent vivre en ville que par la voiture. C'est pour cela qu'il s'est employé à développer les transports en commun. Suivant un courant de pensée de l'époque, il prend peur devant la congestion automobile et essaie de lui fermer la ville ce qui donne des villes concentrées.

## C/ LA RUPTURE

J. E. Roullier s'interroge : Que peut-on dire de leurs relations distendues après Verrière-Maurepas? C'était deux caractères forts. La vision de P. Delouvrier était directive et non pas dirigiste. Il oeuvrait à la promotion de jeunes talents. Il n'était pas favorable aux promoteurs. J. Riboud aurait-il voulu réaliser la ville nouvelle ? C'était une opportunité pour faire passer son modèle. Il était novateur mais avait une approche de promoteur américain et sa propre architecture... Ils n'évoluaient pas dans le même domaine de préoccupations. Cela suggère un problème d'échelle entre les préoccupations des deux hommes : J. Riboud est un réalisateur qui veut démontrer. Delouvrier préparait l'avenir, il travaillait en relation directe avec le général de Gaulle qui lui avait dit « Tout se fera à l'Elysée ». La politique de P. Delouvrier a créé une véritable crise car il a pris de jeunes architectes sortant de l'école et non pas les « mandarins » . J. Riboud s'est trompé en croyant obtenir la responsabilité de la création d'une ville nouvelle. A la question de la revue Miroir : « Delouvrier souhaitait proposer ce que vous faisiez sur Verrière-Maurepas comme modèle pour la Ville Nouvelle ? » Il répond « oui », alors que P. Delouvrier et son équipe n'y ont jamais songé comme ils le précisent dans le document vidéo présenté en introduction.

## II - UN PROJET CRÉDIBLE DANS LE MOUVEMENT DE LA PÉRIURBANISATION

Quel rapport peut-on établir entre les réalisations de J. Riboud et la périurbanisation ? Remarquons que le mot n'apparaît pas dans ses écrits mais de nombreuses similitudes ( la période 1950-1970, l'urbanisation basée sur l'automobile et la maison individuelle, la localisation dans le milieu rural frontalier des villes) demandent réflexion.

### A/ DÉFINITION

La périurbanisation française s'apparente à la «suburbanization» américaine. La périurbanisation agit en France avec 30 ans de retard par rapport aux Etats-Unis. Dès que ce phénomène est perceptible, il se teinte d'une angoisse pour l'avenir des centres urbains. En effet, la périurbanisation débute en France alors qu'on analyse les conséquences aux Etats-Unis où elle a conduit à une nouvelle dynamique des centres villes avec déplacement de la population résidente vers la périphérie. Les centres sont pris d'assaut une partie de la journée, pour le travail puis désertés. Ils connaissent une paupérisation de leur population résidente.

Quel est la forme de la périurbanisation ? « Tout se passe comme si la ville se projetait dans le milieu rural, éclatait en morceaux, s'éparpillait » constate Mr Steinberg. La ville s'est toujours agrandie par le biais des faubourgs, des banlieues. Ce qui choque à cette étape de l'évolution, c'est qu'il y a une cassure du processus qui se matérialise dans l'espace. C'est-à-dire que la périurbanisation n'opère plus par bourrage interne et bourgeonnement mais des morceaux de ville se localisent en zone rurale. Quels sont les racines de ce mouvement et quels moyens l'ont favorisé ? Mr Steinberg écrit : « D'une manière générale, le modèle issu de la cité-jardin est le suivant : dans les zones suburbaines ou périurbaines, des promoteurs ou "builder" achètent les terrains, les lotissent et construisent les maisons avec éventuellement quelques équipements de quartier : voiries, écoles etc. Les maisons sont toutes de même type, ou presque, elles sont implantées au milieu d'un terrain gazonné de 500 à 1000 mètres carrés, sans clôture, avec seulement quelques arbres d'ornement. C'est le modèle "Levitt" bien connu. Les voiries sont conçues pour une faible vitesse des véhicules (courbes, ralentisseurs). Quelquefois, elles sont interdites à la circulation. Tout est conçu pour préserver le calme et la tranquillité des résidents, tous propriétaires. » Beaucoup de villes de la grande banlieue Ouest se retrouvent dans cette description, notamment Verrière-Maurepas.

D'autre part, le mouvement a été soutenu par une évolution à la fois technique, économique et sociale. Pour l'aspect technique, le développement dans les années 1960 de la voiture individuelle et parallèlement, du réseau routier amplifie le phénomène. Des jeunes ménages avec enfants achètent une voiture et sont, de même, des acteurs potentiels de la périurbanisation. Précisons que la périurbanisation est antérieure à la motorisation qui, cependant, lui apporte un nouveau souffle. Dans ces zones, la voiture est nécessaire pour 3 types de déplacement : les migrations pendulaires directement jusqu'à son travail si il se situe dans une périphérie ou jusqu'à la gare pour ensuite rejoindre le centre ville en train, pour les achats effectués dans des zones commerciales, pour les distractions. L'élément important du point de vue socio-économique est l'élévation constante du niveau de vie : plus de gens remplissent les conditions pour devenir périurbains. C'est-à-dire qu'ils peuvent faire face à un endettement important et prolongé pour la maison, posséder au moins une voiture et pouvoir l'entretenir, équiper et entretenir la maison et son jardin.

Des cadres moyens et supérieurs s'installent en zone périurbaine mais aussi des employés ou ouvriers portés par l'élévation du niveau de vie. Il n'en va pas de même en temps de crise. Les attentes des habitants en matière de logement sont l'espace, le confort, avec l'arrivée d'un enfant. Les familles ont ainsi la possibilité d'accéder à des logements de grandes superficies qu'elles ne pourraient pas louer ou acheter en centre-ville. C'est aussi le moyen de se rapprocher de nouveaux pôles comme les villes nouvelles ou, plus modestement, de Zones d'Activité Économique. N'oublions pas que « l'attraction vers les valeurs portées par le milieu rural » et le refus des grands ensembles ont joué sur le plan psycho-sociologique. Seulement se pose la question de la maîtrise de cette nouvelle forme d'urbanisation. Comment gérer ce phénomène sans qu'il nuise au milieu rural périurbain ?

## **B/ UN PHÉNOMÈNE MAÎTRISABLE**

C'est envisageable avec le système du Groupe Riboud qui construit dans le même type de sites et qui a dû résoudre les mêmes problèmes. Lorsque Mr Steinberg fait la description générale du processus, nous retrouvons la méthode de J. Riboud qui a urbanisé de petits villages de la grande banlieue parisienne. Son inspiration est aussi anglo-saxonne : Howard, Wright, Mumford... L'organisation en builder est celle de son entreprise. Les maisons individuelles, la verdure forment aussi le paysage. Il préconise tout ceci au nom d'un seul principe édicté dans Développement urbain : « il est absurde de se serrer les uns contre les autres comme au Moyen-âge, alors justement que les techniques modernes de transport permettent aux hommes et aux choses de se déplacer, dans des conditions incomparablement plus efficaces qu'autrefois. » La concentration en un point n'est plus nécessaire pour nos relations, nos communications avec les autres, avec le monde. J. Riboud se demande pourquoi on continue à la considérer comme un paramètre pour construire? Cela relève de la tradition. C'est un passage difficile qui s'opère car, de toujours, l'image de la ville se base sur la concentration et la densification. Abandonner cela, c'est changé la définition de la ville. Il prend part à la discussion : « Les défenseurs de la ville qui s'opposent à sa déconcentration et ne cessent d'insister pour qu'elle soit densifiée, sont plus dangereux pour elle que ses plus farouches ennemis. Ils la tueront, à coup sûr, par étouffement. » De plus, le rôle prépondérant de la voiture lui impose de construire dans un cadre de faible densité.

Seulement, il n'est pas si simple de classer J. Riboud comme un artisan commun de la périurbanisation. En d'autres termes, ce n'est pas un promoteur. Il existe des nuances car il a tenté de résoudre des problèmes de la périurbanisation : l'ennui et les trajets. C'est l'article de la revue Urbanisme qui nous le livre sous la plume de R. Prédiéri. Nous avons déjà analysé, pour le rôle qu'y joue l'automobile, comment il a cherché à créer la vie dans la ville. « L'ennui, ce redoutable ennemi des cités nouvelles, trouve son antidote dans l'alternance des voies resserrées, puis dégagées, dans un détail original sur une façade qui ne manifeste pas nécessairement un goût conforme au canon le plus sévère, mais qui apporte la variété et rompt la monotonie; tel est aussi l'objectif de ces rues ouvertes aux voitures sans souci de cette ségrégation entre voies express et chemins de piétons devenue à la mode. Le long des trottoirs : des magasins, des cafés, des jeux de boules ; des maisons basses avec des petits jardins dans lesquels des enfants jouent sous la surveillance de leur mère tandis qu'elle vaque à ses occupations. » Tout est basé autour de la rue. C'est une opposition très nette aux villes nouvelles. D'autre part, existe le souci de suivre la genèse de la ville, de l'accompagner jusqu'à sa maturité. Deux titres le prouvent : "Connaître les premiers habitants : pour préciser les besoins immédiats en équipements - Analyse des 500 premiers logements habités" et "Il faut prévoir, à proximité, des emplois pour toute la population active". Cela diffère de ce qu'écrit

Steinberg. Riboud prône le desserrement pour qu'il y ait de la place afin de construire toutes les écoles, tous les terrains de sport... dont on a besoin. Au sujet des emplois, Prédiéri écrit à partir de l'exemple concret de Verrière-Maurepas dont il espère rabattre la population active sur les services créés sur place, sur les zones d'activité de Maurepas, Trappes, Plaisir et sur les centres de recherches et les universités de Saclay et de Orsay. C'est une solution au problème des trajets à effectuer jusqu'aux lieux de travail.

### III - UNE SOLUTION ALTERNATIVE AUX VILLES NOUVELLES

D'après J. Riboud : « Le principe d'une ville nouvelle est général, mais les formes qu'elle peut prendre sont multiples. » Ce sont sur ces formes que nous allons nous pencher. Nous analyserons ce qui a pu être proposé, à la même époque, par J. Riboud et par le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris.

#### A/ LA CONCEPTION

##### 1- Que faut-il entendre par "ville nouvelle" ?

Le lexique de la géographie humaine et économique : « Pourtant en géographie urbaine l'expression, dérivée de l'anglais "New Towns", définit des villes construites autour des grandes métropoles après 1945 et destinées à décongestionner ces dernières dans le cadre d'une planification urbaine précise et sous l'autorité d'un unique organisme responsable. C'est en Grande-Bretagne qu'elles sont apparues où l'on observe plusieurs générations de New Towns, l'expérience acquise permettant des réalisations mieux adaptées aux objectifs ; d'autres exemples existent en Scandinavie, au Japon ou en Europe de l'Est. En France, neuf villes nouvelles ont été entreprises dans les années 1970. Cinq d'entre elles sont dans la région parisienne (Evry, Cergy-Pontoise, St-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-vallée, Melun-Sénart), les quatre autres sont en province (le Vaudreuil, L'Isle d'Abeau, Lille Est, Fos-Berre). La loi Boscher (1970) donne une assise juridique à ces villes : création d'un établissement public d'aménagement (EPA), possibilité d'un syndicat communautaire d'aménagement. Les rôles assignés à ces villes sont de restructurer les banlieues en créant des pôles d'équilibre d'emploi, d'habitat, et de services, de diminuer par là les migrations alternantes, de bâtir de véritables villes ce qui implique un plan d'ensemble (maîtrise du foncier, zonage, rôle du centre), d'être un lieu d'expériences novatrices au mouvement d'architecture et d'urbanisme. La réalisation a été suivie par le GCVN, groupe central des villes nouvelles. Prévues pour être des villes de 200 à 500000 habitants, ces villes offrent un bilan qualitatif positif mais la plupart de leurs objectifs ont été revus à la baisse. » Cette définition met en exergue quatre aspects fondamentaux. Les villes nouvelles doivent structurer la banlieue existante et donc mieux répartir et gérer la vie des nouveaux occupants comme des anciens. Elles ont de grosses capacités d'accueil. D'autre part, elles ont des sources d'inspiration précises qui ont fait leurs preuves. Le Tome V de L'histoire de la France urbaine précise ces sources : « Mais l'anti-Sarcelles consiste à retrouver les sources : les courants qui avaient fondé les cités-jardins et les utopies fondatrices, au moins Howard, sinon Fourier... plus près, une utopie devenue politique : l'expérience britannique des New Towns. » La France reprend à son compte une opération urbaine qui a démontré sa validité. De plus, pour la première fois, nous sommes devant une entreprise d'urbanisme volontaire et non de rattrapage. Ce fleuron potentiel de l'urbanisme se doit donc d'être un lieu novateur en matière d'urbanisme et d'architecture. C'est un moyen de se créer une image et une identité.

Comment J. Riboud imagine-t-il cela ? En premier lieu, quelle définition donne-t-il à des termes traditionnels comme ville ? Il avait publié dans la Revue politique et parlementaire "Trois articles pour l'urbanisation" où il écrit en note p 25 : « La confusion qui règne dans toute cette affaire d'urbanisation n'épargne pas la terminologie. Il y aurait moins de malentendus et de contestations à propos des dimensions à donner aux villes nouvelles si l'on s'entendait au préalable sur le sens des termes, en particulier sur le sens



du mot "ville". Sa signification usuelle est celle d'un groupement territorial d'un seul tenant rassemblant habitants et activités. Ce qui caractérise la ville et la distingue de la campagne, du village ou du bourg, est l'ampleur de ce rassemblement, le nombre d'habitants, le rapport du nombre d'habitants à la superficie. La hiérarchie urbaine englobe, au delà de la ville, la métropole, la capitale provinciale ou régionale. Le terme de "ville" ne s'applique pas au complexe urbain parce que les unités urbaines qui le composent sont distinctes les unes des autres et séparées par des espaces interstitiels non bâtis qui peuvent aller de quelques centaines de mètres à quelques kilomètres. L'appellation de ville n'est plus justifiée pour les unités urbaines qui composent le complexe en raison du lien de complémentarité qui les relie, complémentarité qui serait ignorée si le terme de ville était appliqué à chacun de ces composants. C'est une erreur de parler de "ville nouvelle de 3 ou 400000 habitants", lorsque cette ville est conçue en forme de complexe. En parlant de 3 ou 400000 habitants on provoque des craintes qui seraient justifiées s'il s'agissait d'une cité compacte d'un seul tenant, mais qui sont sans fondement lorsqu'il s'agit d'un groupement d'unités urbaines de tailles modérées. » A la lecture de ces propos, on se demande quel ensemble peut porter le nom de ville ? Il précise ce qui ne le peut pas, mais pas ce qui le peut. La notion ne disparaît-elle pas au profit de "l'urbain" ? Ce serait un préalable théorique pour justifier que les unités urbaines constituées en réseaux aient la possibilité de coloniser une grande partie de l'espace suivant le vœu de J. Riboud de « domestiquer l'espace ». Cela préfigure une réflexion actuelle selon laquelle l'urbain est le résultat d'un processus de recomposition de l'espace géographique sur la longue durée qui remet en cause la notion de ville et de campagne. Cela trouve un écho dans un article intitulé "Des villes nouvelles ?" où J. Riboud retranscrit la définition donnée aux villes nouvelles le 23 Mars 1968 par les personnes présentes à la journée d'étude de La Ligue Urbaine et Rurale sur le thème "Villes Nouvelles, conditions de réalisation". « La ville nouvelle est un ensemble urbain, créé de toutes pièces, ex-nihilo, à partir d'un sol vierge. Un ensemble urbain qui se crée n'a droit à l'appellation de ville nouvelle que si d'abord il est géographiquement distinct d'une ville ancienne au lieu de lui être accolé, et si ensuite il comporte en son sein tous les attributs d'une cité de son importance. » Les notions de ville et d'urbain ont la même définition.

L'analyse des maux de la croissance est différente pour chaque parti et aboutit à des propositions différentes. J. Riboud s'attaque directement au processus de croissance par bourrage et bourgeonnement en voulant lui en substituer un autre. « A ce processus traditionnel s'en substitue un autre qui consiste, au lieu de poursuivre le gonflement de la cellule d'origine, à en créer d'autres, voisines, et à les multiplier. » (Développement urbain) La position de P. Delouvrier est toute autre dans le Discours des ambassadeurs : « Les villes "volontaires" ne s'implantent pas n'importe où ; qu'elles réussissent mieux si le motif de leur fondation est une fonction privilégiée et que, si elles sont créées sans une forte vocation particulière, elles réussissent d'autant plus facilement qu'elles sont proches d'une ville existante : elles se présentent alors comme une forme originale et volontaire de la croissance de cette dernière. » Le processus de croissance est maintenu et, associé à une opération volontaire, cela consiste à créer des "rejetons" de la ville ancienne. En outre, à la structuration de l'espace s'oppose l'intégration. Quels rapports peut entretenir la ville nouvelle avec le tissu ancien ? Pour Delouvrier, la ville nouvelle cherche à le remodeler en le polarisant, non plus sur Paris mais autour d'elle. Cela laisse penser à des rapports inégaux entre le centre et la périphérie, en particulier au niveau des services qui demandent un déplacement de tous vers le centre. Dans le complexe urbain en grappe, les villes anciennes deviennent les cités centres. Parallèlement, la réalisation du complexe débute par les travaux des autres unités urbaines. Son but est ainsi d'éviter la polarisation des vieilles cités confinant dans leur fonction administrative, ce qui les rendra vite, moins attractive.

## 2-Quels sont leurs objectifs ?

Pierre Merlin dans Les villes nouvelles en France décrit la genèse, la formation des villes nouvelles tant sur le plan juridique que des réalisations. Pour pouvoir juger ce qui avait été fait, il lui a donc fallu, dans un premier temps, résumer les objectifs du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne et présenter les cinq grands principes d'aménagement. La restauration de la liberté de choix (emploi, type et cadre d'habitat, lieux d'achat...) était primordiale pour que la majeure partie des habitants de la banlieue parisienne ne soit plus des "citadins mutilés", assujettis au centre de Paris. Tout le monde devait avoir accès aux ressources naturelles de la région (forêts et plans d'eau). Le schéma devait avoir un caractère volontariste et réaliste pour être appliqué afin de «canaliser les tendances naturelles de l'urbanisation». Enfin, le schéma spatial devait comprendre un aspect dynamique pour pouvoir s'adapter à une croissance plus rapide ou plus lente que celle prévue. Pour cela, les principes suivants ont été retenus : réalisation de nouveaux centres urbains dans la banlieue déjà existante (Versailles) ou dans les extensions spatiales (les villes nouvelles), organisation de l'urbanisation le long d'axes préférentiels, extension spatiale de l'agglomération pour faire face à la demande, desserrement des activités du centre vers la périphérie, double réseau d'autoroutes et de transports collectifs rapides.

Les objectifs de J. Riboud s'articulent autour de deux revendications. Il faut combattre les «afflictions du citadin». Elles sont au nombre de sept causées par le processus de bourrage et bourgeonnement. Ce sont : l'encombrement (embouteillage, marée humaine dans le métro, files d'attente...), l'éloignement (du lieu de travail comme de la campagne), les nuisances (bruit et pollution), la pénurie d'équipement (surtout en matière d'infrastructure scolaire et de lieux de loisirs pour les enfants), le logement (contexte HLM pesant), les coûts (spéculation, surcharge des réseaux existants) et la dégradation de l'environnement (dans les cités urbains où des monuments disparaissent où l'anonymat est de plus en plus grand, dans les sites naturels où la nature est abîmée). Le professeur Sivadon l'a poussé, par ses études, à se préoccuper de la psychologie des habitants en respectant l'équilibre biologique de chacun, ce « bi-polarisme » qui fonde l'être humain soit sa double attirance paradoxale pour le «sécurisant » et le « libérant ». «Il [le complexe urbain en grappe] est l'expression du "bi-polarisme" de l'être vivant qui le fait osciller entre la recherche d'ouverture et de variété dans ses relations avec l'extérieur, dans son travail, dans ses échanges, et la recherche d'un lieu relativement fermé, étroit, où il se met à l'abri et se sécurise.» Remarquons que ces propos s'apparentent à la réflexion de I. Cerda.

## 3- Comment devons-nous apprécier le rôle de Delouvrier ?

Le Discours des ambassadeurs du 6 Janvier 1966 précise, entre autres, le statut des villes nouvelles. Au sein du Schéma directeur, elles doivent permettre d'accueillir, dans les meilleures conditions, les 14 millions d'habitants de la future région parisienne ainsi qu'aider à « supprimer le fait et le nom de "banlieue" » par une restructuration. Les espoirs fondés sur ces villes sont énormes : pour faire disparaître la banlieue, elles contribuent au réaménagement de l'espace sous forme de maillage et non plus sous forme radioconcentrique. P. Delouvrier confirme aussi que le processus de croissance par bourrage et bourgeonnement est reconduit sous des formes contrôlées : «il [le Schéma directeur] se soumet à la loi de croissance par continuité par le tissu préexistant, et que ce faisant, il impose aux individus le minimum de contraintes compatible avec un aménagement volontaire». Ces deux propositions semblent contradictoires : leur application ne va pas dans le même sens. Enfin, il explique le choix de villes nouvelles d'au moins

200000 habitants. « C'est que le coeur d'une ville vraiment vivante ne s'improvise pas. Il exige, avec la variété des emplois, un certain seuil voisin, dans l'état de nos moyens et en région parisienne, du million d'habitants, pour justifier une préfecture, une université, un théâtre fréquenté, un vrai grand magasin... » Pour dynamiser ces villes nouvelles, pour qu'elles soient reconnues et acceptées, Paul Delouvrier mise sur l'animation de centres urbains puissants. L'insistance sur une nécessaire concentration souligne qu'il n'envisage pas l'utilisation de la voiture.

Les points que justifie P. Delouvrier lors de son discours, sont précisément ceux qui l'opposent à J. Riboud. Il existe deux autres points de divergence. Se tournant vers l'échec des grands ensembles, P. Delouvrier ne retient comme cause majeure que l'ennui. J. Riboud préfère considérer, dans Développement urbain, quatre facteurs psychiques : le dépaysement s'accompagnant d'un sentiment de déracinement, « l'inadaptation des jeunes aux formes nouvelles de vie collective », la promiscuité et l'ennui. Ce qui amène à un second désaccord : la manière de concevoir l'animation d'une ville. P. Delouvrier envisage le mouvement avec la décohabitation piétons-automobiles, remplacées par les transports en commun, le brassage d'une population à gros effectifs, de hauts lieux de culture. J. Riboud, suivant son article de 1974 Objets inanimés, avez-vous donc une âme ?, garde la cohabitation des différents moyens de locomotion, considérant que sous nos climats les contacts sociaux ne peuvent pas se nouer dans des lieux publics en plein air. Il suggère la création d'associations, la progressivité dans le peuplement (espacer de quelques jours les dates d'arrivée des familles) pour que les gens puissent s'entraider, faire participer les administrés à la communauté par le biais de quelques volontaires. Mais pour tout cela, il faut « que l'unité urbaine ne soit pas trop grande » et « la forme urbaine qui a le plus de chance de "s'attacher à notre âme et la forcer d'aimer" est celle qui ne craint pas de retrouver les formes du passé ». La pensée des deux hommes s'oppose clairement lorsque J. Riboud dit : « En fait, ce n'est pas l'animation dans la rue qui reflète l'âme d'une ville. C'est l'esprit qui anime les habitants, les relations entre eux, leurs associations. »

## **B/ LA RÉALISATION**

### 1- Les moyens :

En ce qui concerne les moyens mis à la disposition de la construction des villes nouvelles par l'Etat, nous nous sommes reportés à la description qu'en fait Pierre Merlin dans Les villes nouvelles en France. Nous pourrions tout résumer en disant qu'à opération exceptionnelle, moyens exceptionnels. Trois choses étaient nécessaires : posséder les terrains sur l'ensemble du site, créer un organisme gérant l'ensemble des opérations, avoir des moyens financiers à l'échelle et adaptés. Les trois conditions furent remplies, respectivement : - grâce à la mise en place des ZAD, DUP, de deux sources de crédit (crédits budgétaires et prêts de la Caisse des Dépôts et Consignations bonifiés) et d'une politique d'aménagement foncier qui permet la viabilisation des sols

- puis, grâce aux MEA, EPA désignés pour chaque ville nouvelle, grâce à la loi du 10 Juillet 1970 dite loi Boscher régissant les modalités du regroupement des communes pour les structures intercommunales et réformée par la loi du 13 Juillet 1983 portant sur l'adaptation des structures communales suite à la décentralisation

- « En pratique, aucun système spécifique global ne fut défini, mais, au fur et à mesure des besoins les plus pressants, des aides particulières furent apportées aux villes nouvelles. », des aides « complexes et confuses » se sont révélées insuffisantes et L'Etat a dû accorder des subventions de

fonctionnement, deux organismes se sont succédés, suivant les deux lois citées plus haut, SCA et SAN gérant les impôts locaux, les équipements et les emprunts contractés. Les EPA ont pour tâche de réaliser les projets mis au point par les missions d'étude : constituer (ou compléter) des réserves foncières, créer les équipements publics (ou coordonner leur création par les administrations) et, aménager les terrains avant de les vendre ou de les louer aux constructeurs de bâtiment à usage résidentiel, industriel ou commercial.

Avec moins d'envergure et de marge de manoeuvre, J. Riboud avait composé un système, fortement inspiré de son expérience industrielle qui lui permettait de construire. Sa position sur la question foncière est claire : il faut se détourner de cette idée que l'espace urbanisé est rare et profiter des formidables moyens de transports et de communications pour sortir du processus de croissance actuel et ouvrir l'espace. Cela revient à construire sur des terres vierges, de culture, à coûts très faibles, des unités urbaines. Pour la construction, son entreprise est constituée en builder. Il proposait le même prix de revient au mètre carré que la forme HLM ! Mais cela n'est possible qu'à condition de ne pas buter sur une urbanisation antérieure. Enfin, remarquons son système de contrat avec les collectivités : « ZAC avant la lettre » ou encore « système de concession » selon Jean G. Riboud.

L'opposition des deux systèmes trouvent son explication dans la différence des attitudes adoptées face à l'urbanisation si l'on est un groupe privé ou si l'on fait partie du secteur public. La grosse machine publique a besoin de nombreuses réglementations et peut se permettre de ne pas définir une politique financière rigoureuse. Au contraire, le groupe privé est tenu de plaire à son client. Le client étant tout puissant, des contraintes s'appliquent au groupe. La nature des relations est différente.

## 2- Les Bilans :

Avec si peu de recul sur l'Histoire des villes nouvelles, nous ne prétendons pas proposer des vues arrêtées mais plutôt montrer que le débat sur leur validité n'est toujours pas clos. Nous nous sommes reportés à deux ouvrages : Les villes nouvelles en France et le Tome V de L'Histoire de la France urbaine. Par rapport aux objectifs du début, Pierre Merlin est, de façon générale, satisfait tant sur le plan quantitatif que qualitatif avec, cependant, deux réserves. L'une porte sur la création des activités. En effet, en moyenne, il y a quatre emplois pour cinq actifs. L'autre porte sur l'esthétique : « La plupart des visiteurs se déclarent déçus par le paysage urbain des villes nouvelles. Deux raisons : la contradiction entre le souci de construire vite pour rendre crédible et l'échelle de la composition urbaine a trop souvent été négligée, ce qui engendre des quartiers peu lisibles où le visiteur se repère mal. » Mais cela ne l'empêche pas de conclure : « Et il serait dommage que cette faiblesse occulte les indéniables succès obtenus. Car on vit mieux en ville nouvelle que dans une quelconque banlieue et cela coûte moins cher. N'est-ce pas l'essentiel. » L'affirmation du coût moins élevé est discutable mais reste juste si elle se réfère aux opérations en grands ensembles antérieures peu valides. Le tome V « La ville aujourd'hui » pose le problème du degré d'achèvement des villes nouvelles. Les dernières villes correspondent moins aux projets initiaux et les équipements promis (surtout les superstructures comme les universités) font défaut. Le chapitre se termine ainsi : « Les villes nouvelles subissent donc le double handicap d'être venues trop tard par rapport à la grande phase de croissance économique et d'aller au-delà des attentes d'une population de plus en plus méfiante à l'égard de l'urbanisme. » L'aspect des villes nouvelles est la grande question de ces conclusions. En effet, elles critiquent les théories fonctionnalistes appliquées au départ. Mais, aujourd'hui, dans chaque ville nouvelle l'habitat pavillonnaire correspond, en moyenne, à plus du tiers des logements édifiés.

L'oeuvre de J. Riboud a une bonne réputation car les gens apprécient ses réalisations. Cela se lit dans les études de l'ensemble des maisons à Villepreux en 1966 puis à Verrière-Maurepas en 1969. C'est

R. Prédiéri qui est à la source de ces rapports qui lui permettait de négocier et préparer le travail avec l'administration. Ces dossiers relèvent aussi d'un travail de suivi avec les maires sur le terrain. Ainsi le prouve le témoignage de cette habitante recueilli lors de l'Etude de l'ensemble des maisons à Verrière-Maurepas : «La satisfaction de vivre ici est due à la réussite de ce mode d'habitat, qui, recréant le village d'autrefois, humanise les rapports entre individus. On se voit, on entretient d'excellents contacts et chacun est chez soi; le pavillon garantit l'indépendance...» J. Riboud a choisi de ne pas brusquer les mentalités avec cette référence au passé. Ce n'est pas pour autant qu'il nie le caractère novateur de l'urbanisme. Cependant, il propose de respecter une certaine progressivité pour faciliter l'adoption des nouveautés en les appliquant, dans un premier temps, aux bâtiments publics. Ce qui le pousse à écrire dans Une expérience de création urbaine La Haie Bergerie Quinze ans après : « C'est dans les édifices publics que doit s'exercer la recherche d'une architecture originale».

Chaque méthode propose ses solutions. Si l'on remonte aux sources, on se rend compte que ces formes sont deux façons de traiter de la périurbanisation selon que l'on se place dans la lignée d'Howard et de la cité-jardin soit le mouvement "culturaliste" , ce qui est le cas de Riboud, ou de Le Corbusier et de l'urbanisme "progressiste" pour les villes nouvelles. Remarquons cependant qu'Howard et J. Riboud ont des conceptions opposées en ce qui concerne l'ouverture de la cité sur l'extérieur : pour Howard, l'enfermement est nécessaire.

Les deux méthodes sont concurrentes. Pourquoi P. Delouvrier a-t-il fait le choix des Villes Nouvelles réalisées par l'Etat ? La notion de temps est très importante. Deux solutions s'offrent à lui : s'adresser à un opérateur qui lui donne la ville clé en main ou le passage par le sommet de l'Etat. La seconde solution fonctionne : «Tout se fera à l'Elysée. » avait dit le général de Gaulle. Dès lors, la méthode de réalisation de J. Riboud, avec qui il n'avait pas les mêmes convictions pour la conception de ces villes, ne lui est plus nécessaire. La solution privée aurait été suivie pour les Villes Nouvelles si il n'y avait pas eu d'autres possibilités.

## UNE DIFFUSION SOCIALE INATTENDUE

L'expérience urbaine de Jacques Riboud s'achève à l'époque de Verrière-Maurepas. Cet abandon trouve son explication dans la conjonction de raisons personnelles évoquées dans sa biographie et de différents facteurs cités dans le rapport du Centre de perfectionnement dans l'administration des affaires de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris. Une restructuration du Groupe est nécessaire car la trentaine de sociétés dont il est composé pour un effectif total de 460 personnes demande un encadrement pléthorique. J. Riboud cherche un successeur pour pouvoir s'intéresser pleinement aux questions monétaires. Ses relations avec Paul Delouvrier se sont distendues sans motifs connus. La décentralisation fut aussi un coup d'arrêt, le dialogue ayant du mal à s'instaurer avec des mairies. En dernier lieu, le rapport précise : « Ses écrits - tels que Les erreurs de Le Corbusier et leurs conséquences - lui ont valu beaucoup d'ennemis au sein de l'Administration qui avait très souvent adopté les principes de Le Corbusier. Ceci est certainement une des raisons pour lesquelles le Groupe Riboud n'a pu enlever le moindre chantier dans les Concours des ZAC auxquels il s'est récemment présenté. »

Pourtant, à l'heure actuelle, «l'urbanisme provincial» ne se distingue pas dans le paysage urbain. Il se confond avec des réalisations dites en " nouveau village". A l'intérieur même de la ville nouvelle de St-Quentin-en-Yvelines, les principes urbanistiques des débuts ont été modifiés et la revue Si St-Quentin-en-Yvelines m'était conté : l'urbanisme constate : « J. Riboud avait su créer des espaces intérieurs assez réussis et vivants dont les urbanistes moins rationalistes sauront redécouvrir les vertus une décennie plus tard. » Autrement dit, d'autres ont repris ses idées. Indépendamment de lui, une partie de son urbanisme s'est diffusé. En effet, la théorie ne fut jamais reprise mais la forme est devenue banale.

La réflexion sur l'automobile n'y est pas étrangère. La lecture du chapitre 2 du livre La périurbanisation en France nous apprend que : « Corrélativement, la démocratisation de l'automobile depuis un vingtaine d'années a rendu possible la dissémination de l'urbanisation dans les endroits les plus reculés, du moment qu'une route goudronnée les dessert : petits villages, hameaux. On assiste au même phénomène qu'aux Etats-Unis trente ou quarante ans auparavant, dans les "suburbia" des métropoles. En outre, la souplesse d'utilisation de l'automobile lui permet de jouer sur différents modes de transports : l'autoroute, la route classique, et aussi la voie ferrée, par l'intermédiaire des parcs de stationnement, où l'on peut laisser sa voiture pour ne pas avoir à pénétrer dans les embouteillages du centre de l'agglomération. » L'automobile a permis au mouvement périurbain de prendre une tout autre ampleur. De ce fait, un urbanisme comme celui de J. Riboud, en conformité avec les attentes des automobilistes ne pouvait que se généraliser. Il en est autrement pour sa voiture urbaine. Comme il le constate lors de notre entrevue du 05/12/1995, c'est un échec : « C'est lié à une conception d'urbanisme. Le grand argument c'est qu'en s'étalant (30 maisons par hectare) ça fait des kilomètres. La règle est que l'on admet qu'un piéton ne doit pas faire plus de 300 mètres en moyenne. Alors, on s'est dit qu'il y avait un problème et que la grosse voiture ne convenait pas. On a développé une voiture qui a très bien marché, qui était très amusante à conduire. C'était bon marché, il n'y avait rien à faire. Pour la faire, au lieu de prendre la voiture et d'essayer de faire plus simple, j'ai préféré partir du vélo-moteur. Parce que le vélo-moteur, pour moi, a été une chose extraordinaire : il permet à un être humain de se déplacer sur des distances relativement importantes avec un litre d'essence. Je voulais partir d'une chose très simple avec un minimum de confort: ce qui me paraissait être une troisième roue, le frein qui permet de s'arrêter, un peu de protection. En outre, il avait l'avantage de se mettre debout. C'est-à-dire que ça prenait très peu de place. On pouvait le parquer partout. C'était une démonstration qui appuyait une théorie d'urbanisation .

Ca a servi comme argument mais ça a dégénéré : les gens ont voulu une quatrième roue, le chauffage, la radio, et puis ils sont retombés sur les voitures. Mais vous en avez vu dans Paris des voitures, toutes petites, c'est né de ça. Vous savez, là aussi, on apprend quelque chose : vous ne pouvez pas faire quelque chose de bon marché mais moins bien que ce que les gens ont. C'est contre l'optique des gens : ils veulent un petit moteur mais pouvoir aussi aller aux sports d'hiver avec.

Moi, ça ne m'intéressait pas du tout, ce n'était pas mon activité. La construction de voiture, c'était pour une démonstration. J'ai surtout fait des calculs pour montrer que dans un cercle de 5 kilomètres de diamètre, vous mettez 30000 habitants et que tout le monde peut avoir des petites maisons individuelles ou la moitié, enfin avoir un urbanisme très large. Tandis que le système actuel des villes ne me paraît pas bon.

Les gens n'avaient pas d'intérêt à l'acheter. Je ne m'en suis plus occupé et ça a été repris par des gens. C'est devenu de plus en plus confortable et de plus en plus cher. Les gens ne vont pas dépenser 20000 frs alors qu'ils ont une voiture pour ce prix-là. Un hanneton marcherait si, à mon avis, il ne dépasse pas les 2000-2500 frs. » J. Riboud a voulu introduire une voiture à vocation urbaine, dans un contexte périurbain. Or l'urbain et le périurbain sont deux zones bien distinctes. Sa voiture répondait aux problèmes de déplacements en ville, qui se posent en urbain et périurbain : trajets courts, vitesses lentes, problèmes de stationnement... Mais il a sans doute perdu de vue le problème de la centralité. Pour de nombreux services encore, quand on habite en zone périurbaine, il faut rejoindre le centre de la cité (l'urbain) éloigné. A partir de là, on envisage plus aisément de se procurer une deuxième voiture à l'utilisation polyvalente. En avance sur son temps, J. Riboud ne pouvait bénéficier des études sur les zones urbaines qui lui auraient permis de mieux définir sa voiture.