Construction et organisation de la Cité

Autor(en): **Pisani, Edgard**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **24 (1966)**

Heft 2

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-136038

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Construction et organisation de la Cité [1]

Edgard Pisani
Ministre de l'Equipement, Paris

Pour la première fois, je suis amené à m'exprimer publiquement sur les problèmes de l'urbanisme, problèmes que j'ai délaissés pendant cinq ans et qui, durant ce laps de temps, ont très considérablement évolué. Les aborder dans cette conjoncture constitue pour moi une épreuve redoutable. Aussi ne prétendrai-je pas épuiser le sujet, ni même le cadrer complètement, aussi me contenterai-je de livrer ici quelques-unes des réflexions qui m'assaillent depuis dix semaines que je suis installé à la tête de ce nouveau département ministériel.

Le phénomène d'urbanisation est un phénomène relativement ancien mais peut-être n'a-t-il jamais atteint le rythme qu'il connaît maintenant. Le problème qui nous est posé est peut-être plus un problème de rythme qu'un problème de connaissance, mais à cause du rythme lui-même, puisque nous risquons toujours de nous tromper, c'est aussi un problème de prévision.

L'urbanisme est un art subtil qui appelle le concours d'un nombre très grand de spécialistes. Le géographe y a sa place, mais aussi le sociologue, l'économiste, l'ingénieur, l'architecte et nul ne peut prétendre à la prééminence. Cette équipe a aujourd'hui pour tâche nouvelle d'imaginer des quartiers nouveaux, des villes nouvelles, d'imaginer l'armature urbaine des pays, c'est-à-dire la distribution des hommes sur un territoire. Je voudrais, ce sera la première réflexion, inciter à méditer sur l'ambition extravagante que cache l'art de l'urbaniste.

Traditionnellement la ville a été lentement construite par le concours des générations et ce que l'une apportait corrigeait ce que l'autre avait mal fait, la génération suivante venant à son tour corriger ce que celle-là n'avait pas réussi. Ainsi un défaut corrigeant l'autre, une qualité enrichissant l'autre, par une lente sédimentation, la cité s'organisait lentement. Et cette sédimentation a été, pour l'homme, une espèce de garantie contre les rêves, contre l'aventure.

Voici que tout cela est désormais impossible. L'essentiel de l'urbanisation, l'essentiel de l'installation des hommes dans les cités se fera dans des cités neuves, c'est-à-dire dans des cités qui seront sorties tout armées de l'esprit des hommes. C'est un acte terriblement ambitieux, car il consiste au fond à essayer de déterminer quelles sont les relations humaines qui vont se créer, quels sont les déplacements

---

[1] Conférence prononcée le 16 mars 1966 et organisée par la Chambre de commerce suisse en France, Paris.

que l'homme va faire, quel est le type de vie qu'il veut vivre, quel est l'équilibre qui se créera entre la cellule fermée que constitue le logement et la cellule ouverte que constitue la cité. C'est un acte ambitieux parce que nul ne peut prétendre qu'il maîtrise à un moment donné tous ces phénomènes et tous ces problèmes au point de ne pas commettre d'erreur. Et même pour aggraver le danger, car il s'aggrave d'année en année, on a tendance à confier la construction des cités à des organisimes uniques, à des architectes uniques, à des entrepreneurs seuls, accumulant ains au maximum tous les risques. Car du moins si plusieurs architectes y contribuaient, si plusieurs systèmes de financement coexistaient sur le terrain de la cité, pourrait-on espérer que cette confrontation entre des visions différentes permette d'éviter ces erreurs qu'on a appelées (ou dont la conséquence a été appelée) la maladie des grands ensembles.

Je ne peux pas affirmer que je n'éprouve pas devant ces grands ensembles une espèce de terreur panique. Aussi bien, étant l'urbaniste en chef, je me trouve un peu responsable de ce cadre à l'intérieur duquel les hommes vont tenter de faire leur bonheur, non point que j'y prétende, mais du moins suis-je tenu d'offrir à ces hommes en quête de bonheur un cadre qui convienne à leur cœur. Et je pense avec une très grande angoisse que si nous ne sortons pas de cette fatalité qui semble peser sur nous et qui nous conduit à confier à des équipes homogènes, à des mécanismes de financement également homogènes dans un geste architectural de croissance unique la construction d'une cité, nous n'atteindrons pas ce but. Il faudrait avoir des moyens financiers pour ne construire la cité qu'à 80 % ou à 75 %, la laisser naître, prendre vie, se manifester et peu à peu, en se donnant le temps de la réflexion, corriger l'erreur qui, après tout, aurait pu être commise au départ.

A-t-on imaginé la gravité de l'acte que nous accomplissons maintenant communément ? Essayons de voir la psychologie de celui qui s'installe. Constatons d'abord que dans la vie d'un homme, les temps de plasticité, les temps de mobilité sont extrêmement courts alors que les temps de paresse sont extrêmement longs. Je ne parle pas de paresse au travail, mais d'incapacité d'évoluer. Or, tout événement est un moment de plasticité. Le changement de logement et d'habitudes en est un dans la vie d'un homme, car il lui apporte une occasion de se changer lui-même dans un sens bon ou mauvais. C'est alors que nous assumons le risque de réunir des hommes, de les installer dans une ville mal finie, encore inhumaine, c'est-à-dire que nous prenons le pari absurde de leur faire manquer la chance que leur offrait cet instant singulier où ils étaient disponibles!

Mais continuons notre analyse. Voici des ménages s'installant dans la cité. Ils ne se connaissent pas, ils s'ignorent totalement. Ils se rencontrent par hasard dans la boue des trottoirs non terminés, devant le magasin non aménagé ou dans l'ascenceur qui comme tous les ascenceurs est peut-être un peu bruyant ou peut avoir une panne. Et ces hommes qui ne se connaissent pas, qui sont arrivés tous en même temps, qui sont tous dans la même position sociologique, ne se connaissent que par la *protestation*. Comment font-ils connaissance, sinon en protestant contre le non-aménagement des trottoirs. Comment font-ils connaissance, sinon en grommelant

contre cet ascenseur qui accomplit mal son office. Ainsi dans les villes nouvelles, la communauté ne naît pas d'une solidarité de croissance et de responsabilité, elle naît d'une solidarité de protestation.

Car la vie des grands ensembles a, en termes d'éducation, comme en termes politiques, des conséquences redoutables. N'est-il pas étrange, n'est-il pas désespérant de constater que les plus protestataires des électeurs dans une cité où existent une vieille ville et une ville neuve sont ceux qui habitent la ville neuve, alors qu'à grands renforts d'impôts, elle a été construite et équipée pour être en principe, souriante, accueillante? Nous ne pouvons pas abandonner ces phénomènes à cette loi de fatalité qui les entraîne; nous devons nous poser la question de savoir comment nous pouvons résoudre ces problèmes. Car il n'est pas conforme à l'attitude nécessaire de l'homme politique d'accuser les habitants des nouvelles villes d'avoir tort; après tout l'expérience a été si fréquemment répétée que, finalement, on arrive à conclure qu'il n'est pas possible que tant d'hommes aient tort et que c'est l'analyse qui a dû être mal conduite.

Comment en sortir? Je crois qu'il faut tenter d'offrir au nouveau venu dans la cité quelques occasions de communauté, de solidarité positives. Tout d'abord, il ne faut pas céder à la hâte et installer les habitants dans les cités avant que l'essentiel soit achevé. Car le logement, s'il n'est pas offert comme une évidence de propreté, de netteté et d'utilité, ne mérite pas le respect de celui à qui il est offert. Si, au au contraire, il apparaît d'une finition impeccable, il impose à celui qui en est le locataire ou le propriétaire un respect qui est fort rentable. Si bien que c'est une première précaution, de ne pas accueillir les hommes dans les cités avant qu'elles ne soient prêtes à les recevoir de façon satisfaisante, avant qu'elles ne se présentent à l'esprit des hommes comme une réalité empreinte d'une certaine perfection. Mais ensuite, sachons réserver sur le coût total de la cité quelques millions de francs nouveaux à mettre à la disposition de la communauté des hommes qui vont habiter là, afin qu'ils en disposent à leur guise pour construire la crèche ou l'église, pour aménager le jardin public ou le stade, qu'ils éprouvent le sentiment d'avoir dans une certaine mesure contribué à la naissance du cadre dans lequel ils vont vivre. *Car urbanisme et citoyenneté se rejoignent.* Nous manquerions totalement à notre tâche si nous prétendions faire des villes pour des hommes qui n'auraient en rien contribué à leur conception et à leur naissance. Nous manquerions à notre tâche si nous ne construisions pas des villes qui offrent aux hommes le goût de la citoyenneté. J'ai quant à moi le sentiment que la ville n'est pas seulement un cadre matériel, mais un cadre de communauté, pas seulement des murs, des arbres, des rues, mais une grande leçon; et que derrière les volets, derrière le dessin habile des infrastructures il y a l'impression que l'âme, l'âme des enfants en particulier, ressent devant le spectacle du quotidien. Imaginez-vous vraiment que ce que l'enfant lit dans son livre de géographie l'impressionne plus que le spectacle qu'il voit tous les jours en se rendant à l'école? Ne pensez-vous pas que ce qui marque le plus profondément l'âme des enfants, soit le spectacle que tous les matins, tous les après-midi, ils rencontrent sur leur route? Croyez-vous que l'âme des enfants du 20e arron-

dissement soit semblable, toutes choses égales d'ailleurs, à l'âme des enfants qui habitent le long de la perspective des Invalides et qui, en quittant leur demeure, ont devant les yeux le plus beau des spectacles ?

J'entends bien que notre ambition est immense de vouloir offrir un spectacle acceptable dans une aire d'économie apparemment réduite. Mais je suis profondément convaincu qu'avec un peu plus de recherche et sans plus d'argent, on peut changer radicalement l'ordre des choses en ce domaine. La ville doit être ainsi faite précisément, qu'elle offre à l'homme la faculté d'alterner les deux tendances auxquelles tour à tour il obéit, qu'elle lui permette d'être tantôt solitaire, tantôt solidaire. Oui, la ville doit être telle que l'homme puisse y trouver son refuge, qu'il soit en face de lui-même. Et les problèmes de bruit, de cohabitation, de contiguïté, de promiscuité y ont une importance et une valeur déterminantes. Mais, la cité n'est pas faite de solitaires, elle est aussi un lieu de rencontres, d'échanges et son aménagement est un problème non moins important dans la mesure où, suivant la façon dont elle sera construite, elle favorisera ou non ces carrefours où se crée la solidarité.

Ainsi, ayant abordé en termes très généraux, à certains égards moraux ou philosophiques, le problème de l'urbanisme, ai-je voulu le placer à son vrai niveau. Par delà le dessin de l'architecte, par-delà l'acte de l'entrepreneur, par-delà l'intervention du financier, la cité que nous bâtissons est faite pour être mise à la disposition de l'homme, et tous les calculs doivent être considérés, organisés, polarisés selon la satisfaction qu'il en aura.

Quels sont alors les obstacles rencontrés dans l'effort que nous tentons en matière d'urbanisme ? Car je ne doute pas une seconde que les grandes perspectives, qui ont été très rapidement tracées ici, soient celles de tous ceux qui se consacrent à l'urbanisme. Je ne m'étendrai pas sur le handicap de l'impécuniosité; je crois qu'il est réel, mais qu'il ne justifie pas grand-chose. Le premier et le plus grand des obstacles que nous rencontrons, c'est notre inaptitude à prévoir exactement dans quel sens vont évoluer les cités. Car nous les édifions pour les hommes d'aujourd'hui, en nous demandant ce que sera la civilisation de demain. Nous offrons à l'évolution de la civilisation à la fois un cadre et un carton. Et au fond notre insuffisante maîtrise de l'évolution des phénomènes, notamment en matière de transport, rend notre urbanisme hésitant, incertain de lui-même.

Je voudrais poser une question fort cruelle: est-ce que le schéma directeur de la région parisienne aurait été ce qu'il est si l'aérotrain avait été l'une des hypothèses d'étude ? est-ce que le schéma directeur de la région parisienne aurait été ce qu'il est si l'on avait fait une autre hypothèse en matière de tarification des transports ? Si bien que la complexité des éléments en cause, l'incertitude quant à leur transformation, constituent des paramètres que nous ne contrôlons pas. Pourtant il nous faut construire...

Je n'entrerai pas dans le détail de ces paramètres, en particulier du paramètre transport. Simplement, j'estime qu'il est peut-être le facteur le plus déterminant dans le progrès de l'urbanisme. Il n'est pas certain que dans quelques années ne

s'impose à nous de façon décisive une vision très différente et lointaine de notre vision romaine de la cité autour du forum, que ne s'y substitue une vision plus anglo-saxonne de l'espace urbanisé, indéfiniment étendu sur le territoire. Faisons un autre pronostic: plaçons-nous en l'an 2000; il est plausible qu'à cette date la durée de travail soit de l'ordre de 30 heures. Travaillera-t-on 5 fois 6 heures ou 4 fois 7 heures 30 ? Comparez la durée « transport » à la durée « travail » et personne n'acceptera de travailler 5 fois 6 heures, mais bien plutôt 4 fois 7 heures 30 ou même 3 fois 10 heures. Où installera-t-on les enfants ? Dans la ville où pendant 4 jours on trime et on se déplace ou dans la campagne où pendant 3 jours on connaîtra la liberté ? Nous ne sommes pas encore capables de répondre avec précision à ce genre de questions; il demeure que nous tendons vers une urbanisation beaucoup plus dispersée sur le territoire, vers un système discontinu d'urbanisation et cela finira par modifier assez profondément nos conceptions.

Je n'hésiterai pas à aborder l'obstacle peut-être le plus difficile à la réalisation de cette ville que nous imaginons; cet obstacle, c'est le droit de propriété. Je tiens à dire avec la plus grande tranquillité d'esprit que, si nous n'avons pas trouvé à ce problème une solution dans les prochains mois, dans les prochaines années, tous les maires de France, tous les maires de tous les pays demanderont la municipalisation des sols.

A vouloir défendre une certaine conception du droit de propriété, à vouloir considérer que le placement foncier doit être de tous le plus rentable alors qu'il est déjà le plus sûr, on impose aux collectivités publiques un frein qui devient rapidement intolérable. Pour justifier mon propos, je citerai simplement quelques chiffres: le coût de la construction a augmenté dans la région parisienne de 50 % en sept ans, le coût du logement construit a augmenté dans la région parisienne, depuis sept ans, de 250 %. Pour l'essentiel de la différence (l'administration ayant des torts dans la mesure où elle prolonge indéfiniment les délais d'attribution du permis de construire, de ce permis de construire qui est une dérogation à la règle selon laquelle il ne faut pas construire), il vient surtout du caractère intangible des phénomènes fonciers, notamment, pourquoi ne le dirais-je pas, de la propriété commerciale. Ou bien nous parviendrons à faire du commerçant le complice de l'aménagement des cités, ou bien un jour la notion même de propriété commerciale disparaîtra parce qu'il n'est pas acceptable que cette propriété puisse paralyser toute rénovation urbaine et créer des charges telles que celle-ci devienne impossible.

Je me trouve ici placé devant des problèmes semblables à ceux que j'ai eus à résoudre il y a quelques années au Ministère de l'agriculture. Il est toujours dangereux pour un homme politique d'oser parler de propriété sans utiliser des termes de révérence. Mais je me permets de dire qu'il est impossible pour un homme politique d'accomplir sa tâche sans mettre en cause un certain nombre de principes jusqu'ici considérés comme sacro-saints. Je ne viens pas prétendre que la propriété doit être abolie, je ne viens pas souhaiter la municipalisation des sols à urbaniser; je viens seulement dire aux titulaires de la propriété: « Méfiez-vous! car si vous n'avez pas contribué à une nouvelle définition de la propriété et en particulier de

la propriété commerciale, alors la propriété disparaîtra, car le phénomène d'urbanisation est tellement rapide que nul n'acceptera bientôt qu'il soit ralenti par des droits acquis du passé. » Je le dis avec beaucoup de gravité et en même temps beaucoup de sérénité; je vais même poser un problème.

Actuellement, pour construire des villes nouvelles, nous sommes amenés à acheter d'immenses surfaces de terre. Nous « zupons » des zones à urbaniser par priorité et à un moment quelconque la collectivité se trouve propriétaire de ce sol. Si les problèmes de droit foncier ne sont pas résolus, avant 5 ans les communes demanderont à ne pas rétrocéder le sol et à le louer aux constructeurs pour une durée de 60 à 70 ans. Alors, sans contester le droit de propriété, sans porter atteinte aux sacro-saints principes, nous aurons mis en place une machine telle que dans 20 ans et sans que soient effleurées les questions fondamentales, la moitié des sols urbains seront propriété municipale puisqu'en 20 ans la surface des villes aura à peu près doublé. Aussi très solennellement, très gravement, je me dois de dire que parmi les problèmes à résoudre figure sûrement celui des droits de la propriété fondamentale, je veux parler de la propriété foncière; ou de la propriété annexe, je veux parler de la propriété commerciale.

Ainsi, pour conclure ces quelques réflexions que j'aurais voulu plus ordonnées, mais que j'ai rendues volontairement un peu provocantes, je voudrais simplement ajouter que selon moi notre pays, comme les autres, comme tous les autres, est engagé dans un processus d'urbanisation qui met finalement en cause tous les éléments de la connaissance, tous ceux de la prévision, tous ceux de la responsabilité; et, qu'à la vérité, je suis terrorisé à la pensée que notre génération pourra être jugée sur la qualité des villes qu'elle aura construites.



Union
de Banques Suisses
LAUSANNE
Grand-Pont 2 - Place St-François 1 - Rue Centrale 2
Agences à Prilly et Yverdon
LA BANQUE QUI SAURA VOUS RENDRE SERVICE