

MEYER-HEINE Georges : « *La ville pour ou contre l'homme* »,  
in « Urbanisme », n°39/40, 1955... republié – en grande partie – dans :

### **323 CITATIONS SUR L'URBANISME**

par Robert Auzelle avec la collaboration de Jean Gohier et Pierre Vetter  
VINCENT, FRÉAL & Cie, éditeurs, 4, rue des Beaux-Arts, Paris, 1964.

**(Citation 751 : p. 646-654)**

... « La ville, fait naturel, est le véritable miroir de la civilisation. Elle est l'expression de l'homme dans ce qu'il a de social. Elle en est en même temps le ferment. Elle est le vase où bouillonne la réaction permanente des rapports sociaux, et d'où sortent à la fois des produits nobles et hautement raffinés et des déchets inutilisables. Le sujet est vaste et nous pourrions suivre l'évolution urbaine depuis la cité antique, le bourg moyenâgeux, la ville classique, jusqu'à la naissance du machinisme à l'aube de l'époque contemporaine. Notons seulement combien est marquée la personnalité d'une ville et jusqu'à quel point elle survit à la société qui l'a engendrée. Il y a de nombreuses villes qui nous paraissent aujourd'hui parfaites : ce sont, en général, des villes dites « d'Art » dont la forme s'est transmise jusqu'à nous, soit que la vie s'y soit figée par suite d'un arrêt de l'évolution, soit qu'elle s'en soit retirée (les ruines, suivant de peu alors l'arrêt de la vie), soit qu'elles se soient adaptées tant bien que mal à la vie moderne. Marquons bien ce qui fait le charme urbain. Retirons-en tout ce qui en est la marque archéologique. Il reste la vie même dans sa complexité, ses oppositions, son mystère, sa traduction plastique, cristallisation de la vie même. Une ville aujourd'hui morte nous transmet encore le parfum d'une vie éteinte. L'échelle humaine y est toujours préservée et les relations entre ville et campagne sont aisées et bien définies. Toujours une frontière bien tranchée sépare l'une de l'autre, et une bonne partie de ce qui nous touche dans les villes qui ont eu la coquetterie de s'endormir dans leur état ancien, provient de leur franche opposition. Auguste Perret avait l'habitude des phrases à l'emporte-pièces. « L'architecture, disait-il, c'est ce qui fait les belles ruines. » Cette phrase est valable pour l'urbanisme. La subtile harmonie qui se dégage du groupement de quelques humbles habitations autour de leur église ou de leur marché est l'expression de l'exactitude des rapports sociaux qui les plaça jadis les uns par rapport aux autres.

On peut donc affirmer, sans s'appesantir davantage devant le pour et le contre qui nous préoccupe aujourd'hui, que la ville pendant des siècles, expression la plus haute de la civilisation, a été la représentation marné de l'Homme et de son perfectionnement social, intellectuel et même moral.

Incontestablement, il n'en est plus de même aujourd'hui.

Nous n'allons pas redécouvrir ici que la rupture date de la révolution industrielle. Nous connaissons tous les méfaits de la concentration urbaine qui en est résultée et l'inadapta-

tion de nos villes actuelles en est la conséquence directe. De l'harmonie, nous passons au désordre, de la mesure au gigantisme, de la croissance au cancer.

La ville étend ses tentacules loin dans la campagne qu'elle gâte à son contact. Les rapports de l'une et l'autre ne sont plus l'échelle de l'homme.

Nos villes modernes ne donneront pas de belles ruines : elles sont bonnes à abattre avant d'avoir vieilli. Un des drames modernes est l'acharnement que nous mettons en France à construire pour l'éternité sur des trames périmées. Le voyageur est frappé aux Etats-Unis de voir détruire comme insalubres et inadaptés des quartiers bâtis au début de ce siècle.

La ville industrielle moderne est donc incontestablement « contre » l'homme. Elle est inadaptée. L'homme dans sa fièvre de spéculation et son asservissement à la machine, a oublié la mesure : la ville du XIXe siècle et du début du XXe siècle, expression même d'une société égoïste ne mérite pas de survivre en ses tristes alignements comme dans ses honteuses banlieues.

La seule traduction plastique originale de notre civilisation industrielle est la forêt des gratte-ciel de Manhattan, symboles de l'orgueil, de la fièvre du profit et de la concurrence sans merci. Nous abandonnons volontiers les façades désuètes des immeubles bourgeois aux salons « ornés de glaces » et aux chambres de bonnes sans confort, comme les rangées de coronas du Nord qu'une tradition déjà solide voudrait encore nous imposer à l'heure actuelle.

Pourtant bien des solutions ont été proposées à cet état de choses.

Les cités-jardins anglaises, les villes linéaires, les « villes nouvelles » américaines, anglaises, scandinaves, hollandaises, voire même françaises, les conceptions plus récentes que propose Le Corbusier, qu'en penser ?

D'abord s'agit-il de villes ? Nous croyons qu'il faut répondre le plus souvent par la négative.

La complexité urbaine que nous avons définie tout à l'heure, nous ne la retrouvons pas ici. Ne donnons l'appellation de ville qu'à l'organisme complet qui comprend à la fois l'habitat, ses commerces propres et ses moyens de production généraux. Une telle définition élimine à l'évidence la cité ouvrière. Elle n'élimine pas la cité-jardin type « Letchworth » ou « new-town » anglaise qui comprend sa zone industrielle de production propre.

Et pourtant s'agit-il là vraiment de villes ?

Y retrouvons-nous la fermentation intellectuelle qui doit aller de pair avec le développement physique et moral ? Nous en avons visité à l'étranger un bon nombre. Nous ne pensons pas qu'aucune de ces créations trop parfaites réponde à la conception de ville qui est la nôtre.

Sans doute une ville ne saurait-elle être sans défaut malgré les apparences que l'arrêt de la vie donne à certaines cités. La fermentation à laquelle nous faisons allusion tout à l'heure, ne peut se produire que dans le coude à coude, une certaine promiscuité, un grouillement qui va de pair avec le succès du commerce, un certain artifice, des contraintes qui ne sauraient se trouver entre des haies taillées et des ombrages champêtres.

La valeur d'un espace libre n'existe que dans la mesure où il s'oppose à une concentration bâtie proche. Un tableau urbain est formé par des bâtiments à l'échelle de l'homme. La rue commerçante est étroite et encombrée. L'étincelle de la vie ne jaillit que du hasard d'un certain désordre. Gardons-nous de l'ennui pesant des dimanches anglais comme de l'ordre excessif des trottoirs à sens unique.

Enfin, nous ne croyons pas, pour notre part, à la possibilité d'une ville vivante constituée par une série d'unités d'habitation sagement dressées dans leur verdure et sillonnées par des circulations spécialisées. Empêcherons-nous la ménagère la plus disciplinée de faire des infidélités au boucher qui lui est affecté pour tâter du rôti paré par le voisin ? »...

... « Alors, nous direz-vous, quelle solution proposer : d'une part, vous déplorez avec nous l'inadaptation de nos villes actuelles, de l'autre vous rejetez les solutions proposées pour y remédier.

Toute l'erreur consiste à penser ville à une époque où notre civilisation a fait depuis longtemps éclater l'ancien cadre municipal... et urbain.

Ce ne sont pas tant les villes qu'il faut changer que le mode de vie de l'homme et l'articulation des agglomérations.

Ce ne sont pas tant les solutions architecturales que les programmes.

L'automobile est en train de tuer définitivement nos villes actuelles au point qu'il conviendra bien de penser autrement nos modes de peuplement futurs. Et déjà les Etats-Unis nous présentent des symptômes de cet éclatement urbain.

L'habitude des Américains de ne plus circuler autrement que dans leur voiture et la congestion mortelle qui s'ensuit dans les centres urbains malgré tous les perfectionnements apportés à la circulation (passages souterrains, parcs aériens, voies aériennes, etc.), les incitent à fuir des centres trop congestionnés que les voitures ne peuvent plus atteindre et où surtout elles ne peuvent plus stationner. D'où création de ces super-markets situés à proximité des autoroutes dans la campagne où le grand commerce vient s'installer de préférence aux anciens emplacements, les « drive in theatres », cinémas en plein air pour automobilistes, « drive in restaurants », « drive in churches », églises, restaurants, banques même. La ville s'étend plus loin que jamais et ses quartiers résidentiels, comme les usines,

partent à l'assaut des campagnes inorganisées, laissant les centres urbains aux provinciaux, aux hommes d'affaires et aux fonctionnaires qui y circulent avec les moyens de transports eu commun. Et l'ennui, le mortel ennui, le conformisme étroit pèsent sur les quartiers trop lointains et trop isolés. Contre cette tendance, il est illusoire de vouloir lutter. Il convient au contraire de l'orienter au profit de l'homme. Jusqu'ici rien n'a été fait dans ce sens. S'acharner à vouloir caser dans un cadre désuet et trop étroit des éléments qui n'y ont plus leur place est plus qu'une absurdité, c'est un véritable crime. S'imaginer qu'on résoudra le problème par de coûteuses percées ou des viaducs urbains, c'est oublier tout ce que ces solutions ont d'improvisé et de provisoire par l'encouragement même qu'elles apportent à la congestion urbaine. Nous ne prétendons pas qu'elles doivent être systématiquement rejetées : ce ne sont que des palliatifs qui ne s'adressent qu'aux symptômes et non à la cause du mal.

Laisser par ailleurs s'implanter des cités ouvrières spécialisées à proximité de certains lieux de travail trop isolés, sans leur donner tous les éléments de diversité et d'intérêt qui en font des noyaux urbains complets, c'est accentuer encore ce déséquilibre entre des éléments disproportionnés. » ...

... « Plutôt que d'envisager les villes sous forme d'immenses agglomérations sans limites, même sous forme de parcs dans lesquels seraient dispersées des unités d'habitation et des petites maisons sagement alignées ou au contraire dispersées dans un désordre savant suivant l'inspiration de l'architecte, mais où l'étincelle de la vie urbaine sera toujours bien difficile à allumer, l'aménagement rationnel du territoire nous permet de concevoir une série de noyaux urbains d'une échelle raisonnable et dont certaines parties seraient assez denses pour permettre aux commerces l'animation indispensable, séparés les uns des autres par des espaces véritablement libres qui en limiteraient la croissance et assureraient leurs réserves d'oxygène. Dans ces espaces libres se glisseraient les voies de circulation rapide qui les lieraient entre eux.

Nous arrivons donc à un double schéma : d'une part, extension considérable des limites de la ville pour prendre la forme d'une véritable grappe dont chaque élément doit avoir sa vie complète avec ses services et ses lieux de travail, et d'autre part, limitation de la croissance du centre qui a besoin pour subsister harmonieusement des espaces encore libres à proximité immédiate.

Mais un tel schéma est bien difficile à obtenir sans porter atteinte à ce qui constitue actuellement le seul moteur efficace de la construction : le profit spéculatif. Tout le problème de l'aménagement du territoire, comme celui de l'urbanisme, est étroitement lié à celui de la valeur foncière et de la spéculation parfaitement légitime.

Il faut bien se garder de médire des spéculateurs fonciers et des lotisseurs sans lesquels le développement urbain ne se ferait pas, les collectivités étant dans l'incapacité absolue de faire face seules à l'équipement total de leur territoire. Mais ce qu'il faudrait, c'est pouvoir orienter cette spéculation dans des directions différentes de celles qui leur paraissent être actuellement l'évidence, c'est-à-dire le développement progressif et indéfini autour d'un centre qui s'accroît par courbes successives comme l'aubier autour du cœur d'un arbre, ajoutant année après année un tissu dont on espère la densité maximum pour en tirer un profit maximum.

Nous touchons là au fond du drame de l'urbanisme : vouloir réorganiser les villes, c'est vouloir en réorienter la croissance dans un sens opposé à celui qui paraît évident à la spéculation foncière. C'est donc se heurter à tous les intérêts qui sont eux-mêmes les leviers de cette croissance. La contrainte ne saurait évidemment être utilisée en la circonstance dans notre pays de démocratie, et, nous le répétons, l'urbanisme a besoin du spéculateur.

Le schéma de la ville harmonieuse et complète pour l'homme, dans tous les sens, à la fois sur le plan physique, sur le plan intellectuel et sur le plan moral est parfaitement concevable. Il n'est pas onéreux. Il demande simplement que la répartition des programmes de construction se fasse au mieux des intérêts de la Collectivité et de l'Homme, et non plus suivant les fluctuations d'un marché immobilier éclairé aux lumières d'époques révolues.

Ce changement d'optique dépend essentiellement d'un changement de mentalité et de compréhension du public. Le jour où celui-ci saura refuser les produits frelatés qui lui sont aujourd'hui offerts pour imposer ceux qu'il considère comme nécessaires, la spéculation suivra docilement et la croissance urbaine se fera enfin au profit du bonheur de tous.

Disons donc pour conclure que la ville doit rester le symbole et le foyer élevé de la culture humaine. Mais à la civilisation nouvelle qui s'ébauche devant nous, il faut donner la forme nouvelle qui lui convient. Il ne s'agit pas tant de suppléer aux défaillances d'une époque récente mais déjà périmée, par des tracés savants, que d'organiser l'avenir dans une conception nouvelle à l'échelle de notre temps.

A l'urbanisme réparateur de détail, aux plans-masses de l'architecte, l'aménagement du territoire doit apporter le secours de ses programmes logiques, bien articulés, bien implantés, à la mesure de l'homme. Les programmes il faut les concevoir, les adopter, avoir la volonté de s'y tenir et de les appliquer. »

Georges MEYER-HEINE, *«La Ville pour ou contre l'Homme»*.