

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 60 (1987)

Heft: 6

Artikel: Le Corbusier et l'aménagement du territoire

Autor: Moruzzi, Fulvio

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-128784>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

RENDONS À CORBU...

Le «starsystème» atteint les milieux de l'architecture et de l'urbanisme. Faut-il s'en réjouir ?

Si le «système» en soi n'a rien de particulièrement attrayant, il n'en demeure pas moins que ce 100^e anniversaire de la naissance de Charles-Edouard Jeanneret met à l'avant-scène le discours sur l'architecture et l'urbanisme, transformant ces disciplines en un fait d'actualité. Londres, Madrid, Paris, Marseille, Venise, Milan commémoreront l'événement et même la Suisse, qui n'a pas voulu de lui, se souvient de «son» grand homme: Zurich, Genève, Lausanne, Fribourg, La Chaux-de-Fonds lui consacrent des expositions. Même si le remords nous tourmente, il ne doit pas masquer l'esprit d'analyse: force est de reconnaître que la vision de Le Corbusier dans le domaine de l'urbanisme est un échec.

Dans son désir naïf d'apporter le bonheur à l'humanité, dans son besoin d'ordre, il a réduit la ville à quelques fonctions simples sous-estimant le parti subtil qui pouvait être tiré de la continuité historique. Il a bâti sa théorie sur un constat de

rupture: de nouvelles technologies, la facilité de se déplacer, la vitesse, auraient rompu la ligne évolutive venue de l'antiquité méditerranéenne.

«La révolution architecturale accomplie offre ses ressources à l'urbanisation des villes contemporaines.» La montée en pointe de l'automobile est assimilée à un signe de progrès qui s'accompagne, grâce aux nouvelles technologies, de la séparation du piéton et de l'automobile. C'était en fait donner le champ libre à la colonisation de l'espace par la voiture.

Un lieu pour travailler, un lieu pour habiter, un lieu pour se récréer, c'était la naissance du zonage et la disparition de la mixité.

Après quarante ans, certaines de ces théories sont entrées dans nos lois et règlements. Il est à souhaiter que cette commémoration ne soit pas que l'expression d'une admiration inconditionnelle ni d'un jugement définitif, mais bien l'occasion d'une réflexion et d'un vrai débat sur la question de l'espace. La ville est perpétuellement «en projet» et elle sera telle que nous la ferons.

Arlette Ortis

L'année Le Corbusier bat son plein; le centième anniversaire de sa naissance fait l'objet de multiples manifestations dans la presse, dans les médias et dans les salles d'exposition. L'ASPAN-SO a aussi voulu participer à ce grand cortège de l'architecture et de l'urbanisme moderne en organisant, d'une part, son assemblée annuelle à La Chaux-de-Fonds, où nous présenterons un audio-

visuel et une exposition d'affiches. D'autre part, nous avons décidé de consacrer ce double cahier de l'ASPAN-SO à une série d'articles de fond, de témoignages et d'opinions mis en perspective et dont les deux points de fuite sont l'aménagement du territoire et l'urbanisme vus par Le Corbusier.

La rédaction

ARTICLES DE FOND

LE CORBUSIER ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Pour pénétrer les préoccupations de Le Corbusier en matière d'aménagement du territoire, il ne faut pas aller chercher loin.

Il suffit d'ouvrir, à la première page, le document qui fut tour à tour brandi comme le symbole du salut urbanistique et piétiné par la suite comme la source de tous les malheurs. Et ceci bien que la

grande majorité de ceux qui en vantaient les vertus ou en dénonçaient les sacrilèges n'en aient lu un seul paragraphe.

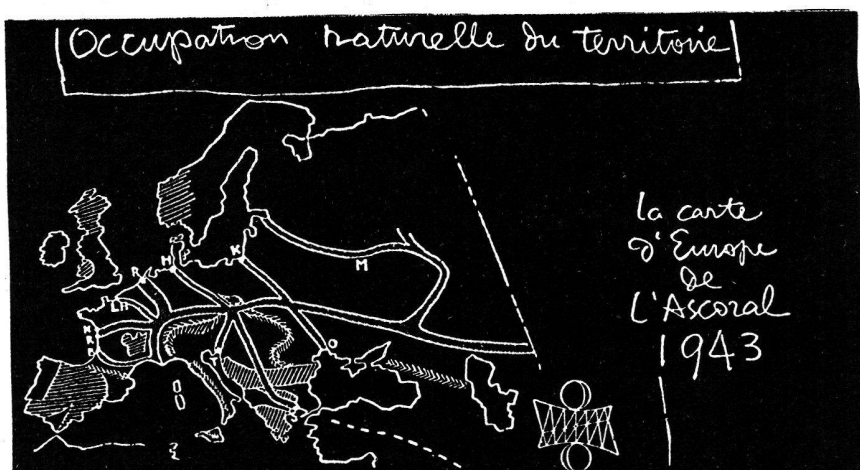
Dans les premières lignes de la Charte, le ton est donné: «La ville n'est qu'une partie d'un ensemble économique, social et politique constituant la région.»



Les architectes de l'avant-garde des années 20 avaient cru bon d'infliger à l'urbanisme la thérapie miracle qui avait été administrée à l'architecture depuis l'école de Chicago: le fonctionnalisme. A l'époque, ils avaient estimé que la ville remplissait les quatre fonctions principales qui depuis ont été mémorisées par tous les initiés de l'urbanisme: habiter, travailler, circuler et se récréer.

Publié sous l'occupation en 1942, ce document constitue le bilan à cette époque de toute l'expérience de Le Corbusier en la matière, car n'oublions pas que la Charte reflète davantage ses thèses que celles de la totalité des congressistes qui en 1933 s'étaient abandonnés à la réflexion sur un bateau, entre Marseille et Le Pirée.

En préface à la réédition de 1957, Le Corbusier précisera qu'il «fallait rédiger, coordonner, mettre entre les mains du public une matière complexe, trouver en cette époque troublée une forme aussi anonyme que possible pour ne pas compromettre, par un nom réprouvé comme le mien, les objectifs recherchés...»



L'agglomération, noyau vital de la région

La Charte a donc été structurée selon quatre chapitres dédiés chacun à une des fonctions de base, mais le tout a été précédé par une introduction consacrée à «la ville et sa région». Les huit points abordés dans cette introduction constituent à eux seuls toute une doctrine sur l'aménagement du territoire.

Au premier point sont définies les limites de la région qui s'étale sur toute la zone d'influence d'une agglomération: l'agglomération constitue donc «le noyau vital d'une étendue géographique dont la limite n'est constituée que par la zone d'influence d'une autre agglomération».

Et il dira plus loin: «On ne peut envisager un problème d'urbanisme qu'en se référant constamment aux éléments constitutifs de la région et à sa géographie.»

La nature du sol et ses reliefs contribuent d'après lui à délimiter des entités sociales et à forger le caractère des habitants: «Ce sont les crêtes des monts qui ont délimité les zones de rassemblement où, peu à peu, réunis par des coutumes et des usages communs, des hommes se sont formés en peuplades»... «Plaines, collines et montagnes interviennent également pour modeler une sensibilité et déterminer une mentalité.»

De ce fait, la ville qui était au centre des préoccupations des architectes d'avant-garde quelques années après la constitution des CIAM, en 1928, ne peut plus être dissociée de sa région.

Dans la partie conclusive de la Charte: «points de doctrine», au chiffre 83, il titra: «la ville doit être étudiée dans l'ensemble de sa région d'influence, un plan de région remplacera le simple plan municipal. La limite de l'agglomération sera en fonction du rayon de son action économique.»

Au titre suivra l'exposé des motifs: «Les données d'un problème sont fournies par l'ensemble des activités qui se déploient non seulement dans la ville mais dans toute la région dont elle est le centre. La raison d'être de la ville doit être recherchée et exprimée en chiffres qui permettront de prévoir pour l'avenir les étapes d'un développement plausible. Le même travail appliqué aux agglomérations secondaires fournira une lecture de situation générale. Des attributions, des restrictions, des compensations pourront être décidées, qui fixeront à chaque ville entourée de sa région un caractère et une destinée propres. Ainsi, chacune prendra sa place et son rang dans l'économie générale du pays. Une délimitation claire des limites de la région en résultera. C'est ici de l'urbanisme total, capable d'apporter l'équilibre dans la province et dans le pays.»

Mais Le Corbusier voyait dans les limites administratives un obstacle à l'épanouissement des régions: «L'unité administrative coïncide rarement avec l'unité géographique, c'est-à-dire la région.»¹ Et au niveau urbain il dira: «Les limites administratives qui compartimentent le complexe urbain deviennent alors paralysantes.»²

Et en guise de conclusion à cette première constatation, revenons à la profession de foi qui clôt le premier point de la Charte: «Le plan de la ville n'est qu'un des éléments de ce tout qui constitue le plan régional.»

L'homme, la société et «la férocité des intérêts privés»

Au centre des préoccupations qui dictent la physiologie du plan se trouvent l'homme et la société. «Livré à ses seules forces»... l'homme «... ne construirait que sa hutte et mènerait, dans l'insécurité, une vie soumise à des dangers et à des fatigues aggravés de toutes les angoisses de la solitude»...

«Devenu élément constitutif d'une société qui le soutient, il collabore directement ou indirectement aux mille entreprises assurant sa vie physique et développant sa vie spirituelle.»³

Contrairement aux reproches qui sont très souvent adressés à la légère aux avant-gardistes des années trente, Le Corbusier démontre bel et bien qu'il n'a pas tenu compte que des facteurs physiques et physiologiques, mais également des aspects psychologiques et moraux. Et il l'exprime clairement en exigeant la prise en compte des «valeurs d'ordre psychologique et physiologique attachées à la personne humaine introduisant dans le débat des préoccupations d'ordre individuel et d'ordre collectif, la vie ne s'épanouit que dans la mesure où s'accordent les deux principes contradictoires qui régissent la personnalité humaine: l'individuel et le collectif».

Il dira encore: «L'urbanisme est appelé à concevoir les règles nécessaires à assurer aux citoyens les conditions de vie sauvegardant non seulement leur santé physique mais encore leur santé morale...»⁴

A maintes reprises, Le Corbusier s'acharnera contre «la violence» des intérêts privés. «La prééminence des initiatives privées, inspirées par l'intérêt personnel et par l'appât du gain, est à la base de ce regrettable état de choses... de la férocité de quelques intérêts privés est né le malheur d'innombrables personnes.»

Indiscutablement, Le Corbusier milite en faveur d'une subordination de l'intérêt privé à l'intérêt collectif qui, plus que les doctrines de gauche, nous rappelle le slogan associé à des événements de triste mémoire: «allgemeiner Nutz geht vor Eigen Nutz».

C'est d'ailleurs sur la conciliation des intérêts privés et collectifs que se conclut la Charte au point 95.

La coordination harmonieuse de ces intérêts contradictoires ne peut passer que par «un programme soigneusement étudié et qui ne laisse rien au hasard».

L'échelle humaine doit déterminer le cadre de vie. «Le dimensionnement de toutes choses... ne peut être régi que par l'échelle humaine.»⁵ La mesure naturelle de l'homme doit servir de base à toutes les échelles qui seront en rapport avec la vie et les diverses fonctions de l'être. L'échelle des mesures qui s'appliqueront aux surfaces ou aux distances, échelle des distances qui seront considérées dans leur rapport avec l'allure naturelle de l'homme, échelle des horaires qui doivent être déterminés en tenant compte de la course quotidienne du soleil. Et ici Le Corbusier plaide la cause de l'architecte, auquel il faudrait confier l'aménagement de l'espace: «Qui pourra prendre les mesures nécessaires pour mener à bien cette

tâche, sinon l'architecte qui possède la parfaite connaissance de l'homme, qui a abandonné les graphismes illusoires.»⁶... Il ne s'agit pas d'un chèque en blanc qu'il faut lui confier, une condition préalable doit être remplie: «L'architecture, après la déroute de ces dernières années, doit à nouveau être mise au service de l'homme. Elle doit quitter les pompes stériles...»⁷

Mais «l'architecte devra s'adjoindre, à tous les échelons de l'entreprise, de nombreux spécialistes...»⁸, car les principes de l'urbanisme moderne ont été dédagés par le labeur d'innombrables techniciens: techniciens de l'art de bâtir, techniciens de la santé, techniciens de l'organisation sociale».⁹

De ces considérations découlent les conditions indispensables afin qu'un plan soit viable: «un plan est sage lorsqu'il permet une collaboration fructueuse tout en ménageant au maximum la liberté individuelle. Rayonnement de la personne dans le cadre du civisme.»¹⁰

Les facteurs économiques et politiques et rôle de l'autorité

«L'économie»¹¹ est l'un des grands ressorts de la vie... elle joue le rôle d'un moteur qui, suivant la force de ses pulsations, introduit la prodigalité, conseille la prudence ou impose la sobriété. Le Corbusier parle bien du rôle des cultures qui entourent la ville et qui assurent le ravitaillement ainsi que des ressources d'un sous-sol précieux, mais le sujet n'est qu'effleuré. Le «ressort économique» lui semble n'avoir qu'une valeur momentanée. Il est en effet tributaire de forces imprévues que le hasard ou l'initiative humaine peuvent rendre productrices ou laisser inopérantes.

La politique¹², quant à elle, est «un phénomène plus mobile que tout autre, et Le Corbusier semble en apprécier son rôle pour la vitalité d'une ville, d'une région ou d'un pays». C'est un système qui, dans des limites assez rigides, gère uniformément le territoire et la société, leur impose ses statuts et, en agissant singulièrement sur tous les leviers de commande, détermine dans l'ensemble du pays des modalités d'actions uniformes.

Les inconvénients de la mobilité de la politique sont contrebalancés par le système administratif qui, lui, «possède une stabilité naturelle». Toutefois, les changements fréquents du contexte notamment économique exigent une faculté d'adaptation importante; et il ajoute «il n'y a pas de cadre»¹³ administratif qui puisse prétendre à l'immortalité.

Mais pour opérer les transformations nécessaires, il faut encore que les responsables connaissent les problèmes et les solutions à y apporter. «Il faut d'abord que l'autorité soit éclairée et ensuite qu'elle agisse.»¹⁴

De plus «il ne suffit pas de formuler un diagnostic ni même de découvrir une solution, il faut encore que celle-ci soit imposée par les autorités responsables.»¹⁵

Les situations économiques et politiques d'un pays ou d'une région sont très vulnérables et peuvent être ébranlées à tout instant soit dans l'une de leurs parties soit dans leur ensemble. Elles sont parfois même tributaires de phénomènes qui

échappent à leur contrôle. Elles peuvent «subir directement l'assaut des grands courants mondiaux» ou être à la merci d'une découverte scientifique.

Le site et la forme urbaine

Le Corbusier fait remarquer que «les mobiles qui donnèrent naissance à une cité furent de natures diverses: défense militaire, découvertes scientifiques, développement progressif des communications et des moyens de transport (routes de terre, d'eau, de fer et d'air)»...

«Tantôt c'était la valeur défensive. Et le sommet d'un rocher, la boucle d'un fleuve voyaient naître une bourgade fortifiée. Parfois c'était le croisement de deux routes, une tête de pont ou une échancrure de la côte qui déterminaient l'emplacement du premier établissement. La cité de forme incertaine, le plus souvent en demi-cercle ou en cercle.

Lorsqu'elle était une ville de colonisation, on l'organisait comme un camp, sur des axes à angles droits et entourée de palissades rectilignes. Tout y était ordonné selon la proportion, la hiérarchie et la convenance. Les routes se détachaient des portes de l'enceinte et filaient obliquement vers des buts lointains. On retrouve encore dans le dessin des villes le premier noyau serré du bourg, les enceintes successives et le tracé des routes divergentes. On s'y tassait et trouvait, selon le degré de civilisation, une dose variable de bien-être. Ici, des règles profondément humaines dictaient le choix des dispositifs; là, des contraintes arbitraires donnaient naissance à des injustices flagrantes. Survint l'ère du machinisme. A une mesure millénaire que l'on aurait pu croire immuable, la vitesse du pas humain, s'ajouta une mesure, en pleine évolution, la vitesse des véhicules mécaniques.»¹⁶

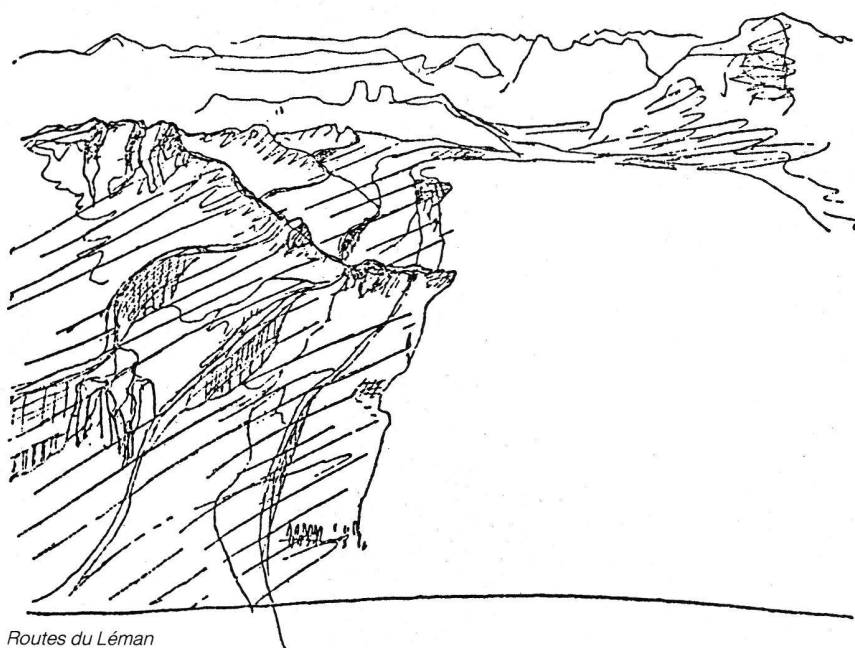
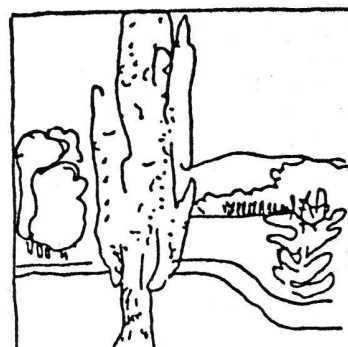
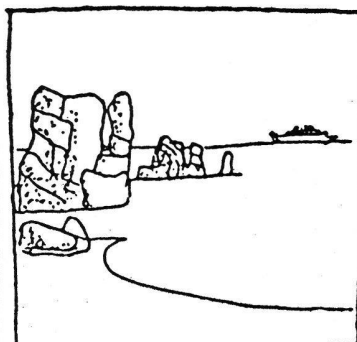
La valeur du paysage et le rôle essentiel attribué aux conditions de nature sont abordés également dans «Manière de penser l'urbanisme».

La nature est censée «fournir un juste contre-poids aux facteurs artificiels nés de la machine».

«Il est donc opportun d'inventorier le capital-nature disponible, de tenir la comptabilité des stocks-nature: la nature intervient d'une façon essentielle dans la fonction habiter (soleil, espace, verdure). Elle est présente encore dans la fonction travailler (verdure et ciel). Elle joue un rôle éminent dans la fonction cultiver le corps et l'esprit (sites et paysage). Elle accompagne la circulation (site et paysage).

Par l'urbanisme et par l'architecture, les sites et le paysage peuvent entrer dans la ville, ou, de la ville, constituer un élément plastique et sensible décisif. Un site ou un paysage n'existent que par le truchement des yeux. Il s'agit donc de les rendre présents dans le meilleur de leur ensemble ou de leurs parties. Il faut tenir en main cette source de bénéfices inestimables. Un site ou un paysage sont faits de végétation à portée immédiate, d'étendues lisses ou accidentées, d'horizons lointains ou à bout portant. Le climat y fixe son empreinte dictant ce qui est apte à subsister et à se développer...».

Le sujet n'a pas été esquivé dans la Charte.



Routes du Léman

Dans les recommandations du chapitre des loisirs, il insiste sur le fait qu'« il s'agit non seulement de préserver les beautés naturelles encore intactes, mais aussi de réparer les outrages que certaines d'entre elles ont pu subir... »¹⁷

Même si Le Corbusier dénonce le fait que l'urbanisme « ne s'est attaqué jusqu'ici qu'à un seul problème, celui de la circulation »¹⁸, au niveau de la région c'est par les voies de circulation qu'il entend aménager le territoire. Mais la route est pour lui bien plus qu'un convoyeur de trafic.

L'ouvrage « Sur les 4 routes », écrit en 1939, présente des passages presque lyriques sur le sujet et des éloges pour les paysages: « Une route n'est pas qu'une entité kilométrique; elle est un événement plastique au sein de la nature. Géométrie et nature ont été souvent le support de choses émouvantes: pont du Gard, ou simple chemin droit à travers le verger normand, avec la porte du logis au bout. Au XIX^e siècle, le tracé des routes fut parfois une brutale intrusion technique dans le milieu naturel, sans égard aux choses abordées ou traversées. Autour des routes sont les arbres, les champs, les prairies, parfois des échappées ravissantes sur les horizons. La route peut être enrichie, choyée par d'heureuses interventions: son tracé, l'aménagement de ses abords réclament de la réflexion et de l'amour au même titre que toute œuvre de l'esprit. Il est des architectes paysagistes d'une technique sûre, et, au moment de réveiller les chemins de campagne, il ne faut pas oublier qu'ils seront comme le long

ron plus ou moins incliné, la prise de possession pourrait se faire par deux opérations conjuguées: atteindre, habiter. »

Les flancs vallonnés de ces paysages idylliques lui donnent des idées: « Sur certains endroits propices, quitter le terrain naturel et, en plein cirque de vigne... lancer l'autostrade en viaduc; explorer les substructures du viaduc pour l'aménagement de logis superposés comme les cellules d'un rayon de miel.

Chaque logis, comme une villa, peut avoir son jardin, un jardin suspendu... »

Hygiène, cité-jardin et gaspillage de terrain

L'urbanisme de Le Corbusier plonge incontestablement ses racines dans les revendications hygiéniques du XIX^e siècle. D'ailleurs, son énumération lapidaire des composantes de l'environnement ne laisse pas de doute à ce sujet: le soleil, l'espace et la verdure sont « les trois premiers matériaux de l'urbanisme ».¹⁹

Toutefois, sa conception sur l'utilisation du territoire se distance de celle de mouvements comme la « cité-jardin », issus eux aussi des mêmes considérations.

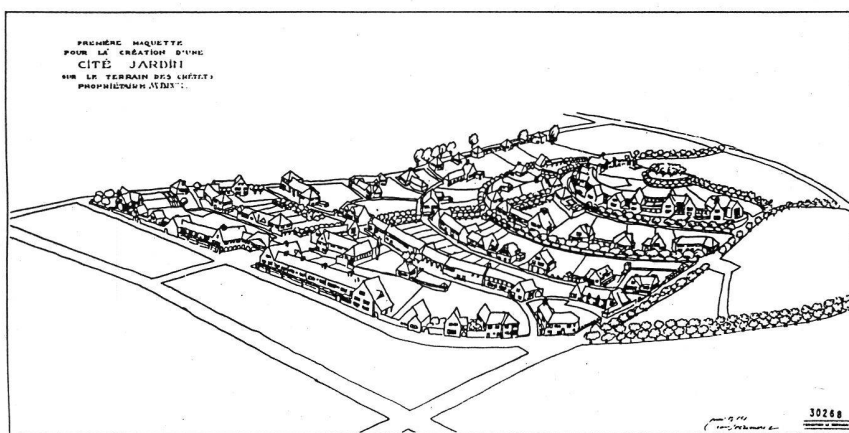
A plusieurs reprises Le Corbusier dénoncera cette forme d'habitat, entre autres dans l'ouvrage « Sur les 4 routes »: « Un faux urbanisme entreprit, il y a quelque cinquante ans, de congestionner les villes en inventant les cités-jardins. »

« La philanthropie s'en mêla, le lyrisme à bon marché aussi. Entrepreneurs, bienfaiteurs, poètes, s'en donnèrent à cœur joie. Ils étaient sincères. Ils ne se doutaient pas que derrière eux, alimentant de capitaux l'entreprise des cités-jardins, les conservateurs des situations acquises trouvèrent providentielle cette solution fleurie au problème des faubourgs menaçants. En projetant, comme en Amérique, des populations entières dans la vastitude des cités-jardins, loin des villes, on brisait les forces collectives, les réduisant à une poudre d'hommes dispersée aux quatre vents des cieux. Une presse inspirée, une littérature naïve, eurent vite fait de renouveler l'illusion rousseauiste de la liberté au milieu des verdure des grandes banlieues; de la santé et de la joie pour l'ouvrier! Le mouvement prit un élan irréductible. Sur cette équivoque naquit la mystique de la cité-jardin. »

Dans la Charte d'Athènes, il reviendra sur le sujet et dira que « certains » cherchent à transformer les banlieues malades en cité-jardin. « Paradis illusoire, solution irrationnelle. La banlieue est une erreur urbanistique répandue dans tout l'univers et poussée à ses conséquences extrêmes en Amérique. Elle constitue l'un des plus grands maux du siècle. »²⁰

Que propose-t-il en lieu et place?

Des « constructions hautes, implantées à grande distance l'une de l'autre, doivent libérer le sol en faveur de larges surfaces vertes », et il faut éviter la lourde erreur commise dans les villes des deux Amériques. Des constructions hautes trop rapprochées ne feraient « qu'aggraver le malaise existant ».



Cité-jardin de La Chaux-de-Fonds

vestibule de la maison paysanne et qu'ils doivent être des chemins aimés. Avec la verdure et l'espace, il faut créer la symphonie pastorale des routes de France. »

« Le classement des routes en autostrades rapides et en chemins de piétons – ce grand luxe dû au machinisme, offert par lui en réparation de ses péchés de jeunesse – ne suffit-il pas à faire bondir l'imagination, à lui ouvrir d'amples perspectives? »

« Il est des lieux qui sont comme les balcons du monde. Ainsi les collines harmonieuses de la Côte d'Azur, au-dessus des calanques; le Valais, au débouché du Rhône et le versant de Lavaux, devant le Léman et les montagnes; Rio de Janeiro, entre ses éperons échevelés; des milliers d'autres encore, et les plus beaux inhabités. Sur ces balcons du monde qui forment des corbeilles au gi-



Il faut déterminer, par un examen sérieux des problèmes urbains, la hauteur qui convient le mieux à chaque cas particulier.»

Il faut tenir compte «des ressources des techniques modernes pour élever des constructions hautes.»²¹

Et pourtant, jusqu'en 1925, Le Corbusier avait réalisé des plans de cités-jardins aussi bien à La Chaux-de-Fonds qu'à Audincourt ou à Pessac.

A cette époque, il avait également construit des maisons particulières d'une conception bien différente de celles qui le révélèrent par la suite sur le plan mondial. Dévoilées probablement, non sans un brin de perfidie, par des publications, Le Corbusier manifesta une certaine mansuétude à l'égard de ces essais de jeunesse, attitude qu'il aurait vraisemblablement assumée au sujet des plans de masse rappelés plus haut.

A l'époque, il avait sans doute été influencé par les thèses d'Howard, le «père de la cité-jardin», et par les travaux de Unwin et Parker et également les études de Tony Garnier. Mais à partir du projet pour la «Nuova Locarno» (1933-1935), il se distancie de cette forme dispendieuse de terrain et le projet, dont il s'efforce à démontrer les avantages aux promoteurs sceptiques, prévoit des maisons en gradins telles qu'il les avait prévues pour le lotissement Durand à Alger, en 1932.²²

Dès ce moment, il ne concédera plus au lotissement de maisons particulières qu'un statut de regroupement de résidences provisoires ou d'urgence.

A vrai dire, dès 1911, Le Corbusier manifestait déjà sans équivoque son aversion pour cette forme d'habitat. Dans un passage des textes qu'il envoyait à la *Feuille d'Avis de La Chaux-de-Fonds* durant «son voyage d'Orient», il confiait sa position: «Cela veut dire que la ville ne doit pas retourner à la campagne; ce serait donner au malaise, la maladie comme remède. La ville doit se poursuivre et se réenfanter elle-même. Elle se le doit et, du reste, ne pourrait faire autrement.»²³

Les trois établissements humains

A plusieurs reprises et dans différentes publications, Le Corbusier a exposé sa conception de l'aménagement du territoire basée sur les trois établissements humains. Pour finir, il a consacré un livre essentiellement à ce sujet.²⁴

Dans un passage de cet ouvrage, il constate et propose: «Les établissements humains sont ré-

partis sur le sol. Ils le sont mal, après ce premier cycle centenaire du machinisme, et ce désordre a conduit à la crise. Les établissements humains doivent occuper le sol en des points spécifiquement désignés, et leur forme, issue de valeurs intrinsèques, s'organise en une authentique biologie bâtie.»

«Ainsi est-on conduit à proposer, pour la terre, une unité (nouvelle ou renouvelée) d'exploitation agricole. Outil des productions alimentaires. Pour l'industrie, une forme spécifiquement répondante, la cité linéaire industrielle. Outil des fabrications.

Aux croisements des grandes routes, les cités radioconcentriques des échanges pourront être ou redevenir, tantôt isolément ou tantôt simultanément, les centres de commerce, les cités de pensée, les cités d'administration et de gouvernement.»

«Il faut souligner ici que l'une de ces formes fondamentales est nouvelle: la cité linéaire des transformations industrielles et que c'est ici un immense événement capital dans l'histoire des sociétés humaines.»

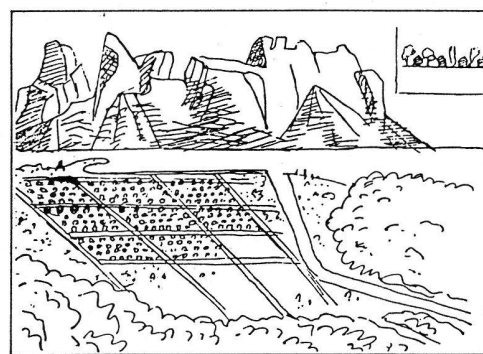
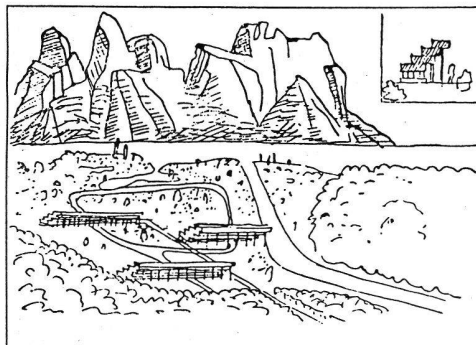
«L'étude de ces trois sortes d'établissement nous permettra d'avancer vers des certitudes. L'occupation du sol pourra être reconsidérée, ce qui signifie proprement: ordonner l'espace, faire de la géographie humaine et de la géo-architecture.»

«On pourra, dès lors, parler d'équipement, terme qui place toutes choses sous l'égide de la technique en réclamant de celle-ci les méthodes raisonnables.»

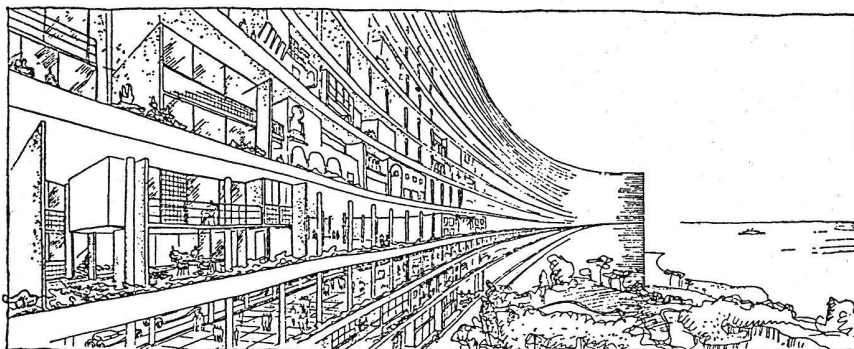
«Voici donc la tâche esquissée: reconnaître pour les besoins d'aujourd'hui le nombre et la forme des établissements humains de la civilisation machiniste.»

Les concentrations humaines graviteront donc autour de

1. l'unité d'exploitation agricole;
2. la cité linéaire industrielle;
3. la cité radioconcentrique d'échange.



Croquis de Le Corbusier représentant les projets de la «Nuova Locarno»



Terrains artificiels

L'aménagement des campagnes

Les soucis urbains n'ont pas détourné les préoccupations de Le Corbusier pour la campagne et, en 1939, au Congrès international d'agriculture de Dresde, il pose la «question primordiale d'une renaissance de la vie paysanne»²⁵ et il dira «Qui s'est penché sur le désarroi des villes est obligé de déclarer qu'on ne peut urbaniser les villes sans aménager les campagnes.»²⁶

A ce congrès, Le Corbusier fera un important rapport dans lequel il vantera les avantages de la ferme familiale et du village coopératif et il en fera une description détaillée de sa conception du village comportant silo à grains, à fruits et à légumes, ateliers de réparation et mécaniques, hangar des machines communes, école, bureau de poste, immeubles locatifs, mairie et club, «l'institution nouvelle capable de matérialiser la grande réforme spirituelle de la vie paysanne».

Un cheval de bataille: la cité linéaire

Si Le Corbusier n'avait pas été enthousiasmé par les idées de la cité-jardin, il a par contre été séduit par une autre proposition contemporaine, celle de la cité linéaire. Dans «Manière de penser l'urbanisme», il parle d'une «vieille idée espagnole, la *cité linéaire d'habitation* remontant à 1880 et reprise dans le silence de l'URSS à l'occasion de certaines entreprises du Plan quinquennal».

Il fait allusion ici au plan de Stalingrad (Volgograd depuis), une des seules applications du principe après la réalisation de la Ciudad Lineal autour de Madrid, par Soria y Mata.

Cette idée sera sous-jacente à toute la théorie de la Charte d'Athènes. Elle est d'ailleurs clairement avouée au point 47: «La cité industrielle s'étendra au long du canal, de la route ou de la voie ferrée, ou, mieux encore, de ces trois voies conjuguées.

Devenue linéaire et non plus annulaire, elle pourra, au fur et à mesure de son développement, aligner son propre secteur d'habitation, qui lui sera parallèle.»

«Une zone verte séparera ce dernier des bâtiments industriels. Le logis, inséré désormais en pleine campagne, sera complètement protégé des bruits et des poussières tout en restant dans une proximité qui supprimera les longs trajets journaliers; il redeviendra un organisme familial normal. Les «conditions de nature» ainsi retrouvées contribueront à faire cesser le nomadisme des populations ouvrières. Trois types d'habitations seront disponibles, au gré des habitants: la maison individuelle de cité-jardin, la maison individuelle doublée d'une petite exploitation rurale, enfin l'immeuble collectif muni de tous les services nécessaires au bien-être de ses occupants.»

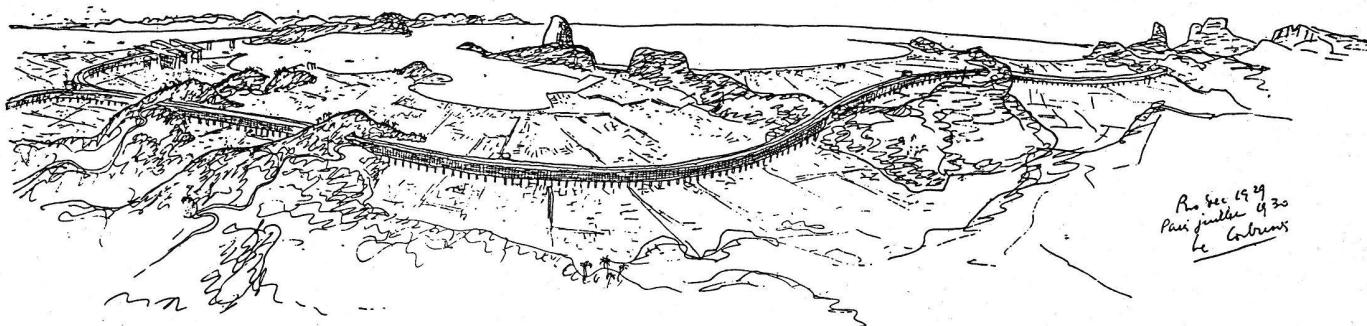
Au point 48 il précise: «Les zones industrielles doivent être contiguës au chemin de fer, au canal et à la route. La vitesse toute nouvelle des transports mécaniques, utilisant soit la route, le rail, la rivière ou le canal nécessite la création de nouvelles voies ou la transformation de celles existantes. C'est un programme de coordination qui doit tenir compte de la nouvelle distribution des établissements industriels et des logis ouvriers les accompagnant.»

L'idée est reprise dans «Manière de penser l'urbanisme»: «Les cités industrielles, lieux de transformation des matières premières, seront donc construites sur le passage des marchandises, au long des voies de communication. Ce seront les seules villes satellites tolérables.»

L'influence qu'a exercé le modèle de la cité linéaire sur Le Corbusier a été trop négligée, voire ignorée ou sous-estimée. D'une manière générale, l'idée de Soria y Mata n'a jamais eu sa vraie place dans la plupart des traités d'urbanisme. Et pourtant, Colin a créé à Yale une fondation pour l'étude de ce mouvement.

L'éloge du quadrillage

De retour de voyage aux Amériques, Le Corbusier nous confie ses réflexions dans «Quand les cathédrales étaient blanches». L'avion, dont il a suivi avec dévouement pas à pas l'évolution et dont il en fait souvent l'éloge,²⁷ lui a facilité la tâche. Au sujet de l'état des villes, il s'exclamera: l'avion accuse! «L'avion découvre que les hommes ont bâti des villes non pas pour satisfaire les hommes, les rendre heureux, mais pour gagner de l'argent à leurs dépens!»



Revue 1939
Paris juillet 1930
Le Corbusier

Mais l'avion lui a aussi permis d'admirer l'organisation géométrique des villes du nouveau monde qui lui rappellent les démarches analogues et audacieuses de l'histoire: Voulez-vous la preuve de nos errements? Cette grille des rues, ce tracé à l'américaine, c'est précisément le prétexte aux vindictes académiques ou romantiques. C'est notre gloriole, à nous, d'être à la base même plongés dans le désordre. Nous en faisons une vertu; nous affirmons que c'est la vie, riche, subtile, plaisante et tout! Or, les Romains traçaient leurs villes à l'américaine; et les Grecs, avant eux. Les Egyptiens aussi. Et les Français au temps des cathédrales blanches, lorsque les villes neuves eurent l'occasion de naître — les bastides du Sud en particulier — tracèrent à l'américaine. Ainsi fit saint Louis pour Aigues-Mortes, d'un coup, à l'américaine.

Lorsque les conquistadors partaient sur les caravelles, vers le nouveau monde, ils emmenaient des géomètres porteurs de plans de villes conçues d'avance.

Ses cogitations précédant la Deuxième Guerre mondiale nous sont confiées dans le livre « Sur les 4 routes », rédigé en 1939 à Vézelay, et bien entendu dans la Charte d'Athènes.

Dans l'évaluation de la situation existante, il constate que « les distances entre les croisements des rues sont trop faibles... des espaces de 200 à 400 m devraient les séparer ».²⁹ Il estime que la largeur des rues est insuffisante, mais il précise également d'une manière étonnamment clairvoyante pour l'époque que « chercher à élargir celles-ci est souvent une opération onéreuse et d'ailleurs inopérante ».³⁰

Il propose alors, à l'aide d'analyses, de déterminer « les lits de circulation et la qualité de leur débit ».³¹

C'est ici qu'apparaît clairement énoncé le besoin d'une classification des voies de circulation « selon leur nature et construites en fonction des véhicules et de leur vitesse ».³²

« La première mesure utile serait de séparer radicalement, dans les artères congestionnées, le sort des piétons de celui des véhicules mécaniques. La deuxième, de donner aux poids lourds un lit de circulation particulier.

La troisième, d'envisager pour la grande circulation des voies de transit indépendantes des voies courantes destinées seulement à la petite circulation. »³³

Plus loin il dira:

« Les rues doivent être différenciées selon leurs destinations: rues d'habitation, rues de promenade, rues de transit, voies maîtresses... Mais aussi des rues de promenade seront envisagées où, une vitesse réduite étant strictement imposée aux véhicules de toutes sortes, le mélange de ces derniers avec les piétons n'offrira plus d'inconvénients. »³⁴

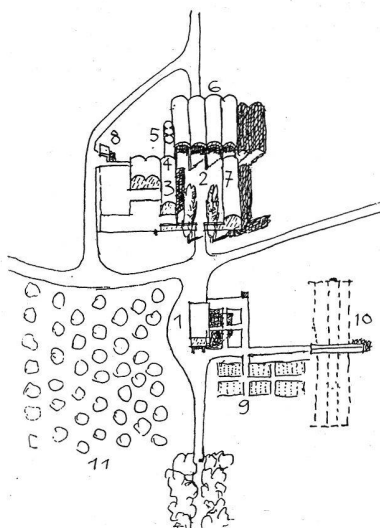
Il annonce au fond déjà les rues résidentielles et il réserve une place privilégiée aux piétons: « Le piéton doit suivre d'autres chemins que l'automobile. »³⁵

Mais bien qu'il prévoie que les croisements à fort débit seront aménagés par changement de niveau, ce n'est que plus tard qu'il proposera une vraie hiérarchie des voies basées sur les 7 V, allant de l'autoroute internationale au chemin pédestre.

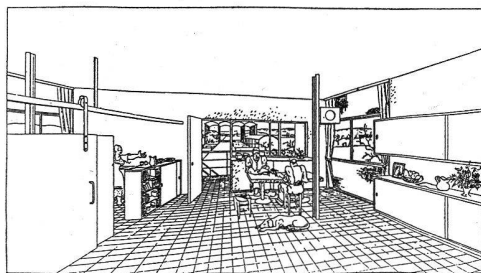
« Une doctrine des transports peut donc exister et être appliquée aujourd'hui. La règle des 7 V, établie en 1948 à la demande de l'Unesco, constitue un système sanguin et respiratoire. Les 7 voies deviennent les types hiérarchisés capables de régler la circulation moderne.

- V 1: route nationale ou de province, traversant le pays ou les continents;
- V 2: création municipale, type d'artère essentielle d'une agglomération;
- V 3: réservées exclusivement aux circulations mécaniques, elles n'ont pas de trottoir; aucune porte de maison ou d'édifice n'ouvre sur elles. Des feux de couleur régulateurs sont disposés tous les 400 m, permettant ainsi aux véhicules une vitesse considérable. La V 3 a pour conséquence une création moderne de l'urbanisme: le secteur;

LA FERME RADIEUSE



- 1 Le logis (sur pilotis éventuellement avec son jardin d'agrément)
- 2 La cour de la ferme
- 3 Les étables (chevaux, vaches, moutons, poissons)
- 4 La cuisine des nourritures du bétail
- 5 Le silo à nourriture du bétail
- 6 La grange
- 7 Le hangar des outils
- 8 Le fumier (à l'abri)
- 9 Le jardin potager
- 10 Le poulailler
- 11 Le verger



La ferme radieuse, intérieur

Tracé à l'américaine: la *cuadra* espagnole de 110 m de côté, cette *cuadra* que d'avion vous voyez partout, de Buenos-Aires, en remontant à Montevideo, à Ascensión de Paraguay, sur l'immense pampa, comme dans la savane d'Amérique du Nord.

A Chandigarh, c'est ce modèle qu'il applique pour réaliser la capitale d'un Etat du l'Union indienne. A vrai dire, le plan de Le Corbusier ce n'est pas le premier pour cette ville. Nowicki, l'urbaniste de Varsovie qui avait quitté son pays, avait été tout d'abord pressenti pour la réalisation de la capitale, mais il devait décevoir dans un accident de Comet au retour de l'Inde.

Le deuxième plan, dû à Mayer, reflétait l'expérience de la planification des new towns anglaises et il se rapprochait déjà du quadrillage auquel Le Corbusier devait conférer une rigueur toute cartésienne bien sûr, mais trahissant probablement également l'éducation de son pays d'origine. Lui qui avait grandi dans une des seules villes de Suisse basée sur un plan orthogonal, ne s'était jamais lassé de cette morphologie urbaine.

La circulation

Le problème de la circulation a passionné Le Corbusier tout au long de sa carrière et il admet même que jusqu'à son époque l'urbanisme ne s'est attaqué... qu'à un seul problème, celui de la circulation.²⁸

- V 4: rue marchande du secteur;
- V 5: pénétrant dans le secteur, elle conduit les véhicules et les piétons aux portes des maisons avec l'aide encore de la V 6;
- V 7: voie alimentant tout au long de la zone verte où sont les écoles et les sports;
- La V 8: est venue depuis, canalisant les bicyclettes.

Une application totale de la règle des 7 V a été faite à Chandigarh, nouvelle capitale du Punjab, aux Indes, en construction depuis 1951. »³⁶

Les prolongements de l'habitat

Bien que Le Corbusier affirme constamment que c'est le logis qui constitue la clef de l'aménagement³⁷ et que « c'est à partir de cette unité-logis que s'établiront dans l'espace urbain les rapports entre l'habitation, les lieux de travail et les installations consacrées aux heures libres »³⁸, il n'oublie pas pour autant les prolongements du logement.

Au point 18 de la Charte, en plein chapitre sur le logement, il s'exclame: « La répartition des constructions d'usage collectif dépendant de l'habitation est arbitraire.... en dehors du logis et à proximité, la famille réclame encore la présence d'institutions collectives qui soient de véritables prolongements. Ce sont: centres de ravitaillement, services médicaux, crèches, maternelles, écoles, auxquelles on ajoutera les organisations

intellectuelles et sportives destinées à fournir aux adolescents l'occasion de travaux ou de jeux propres à combler les aspirations particulières de cet âge et, pour compléter les *équipements santé*, les terrains propres à la nature physique et au sport quotidien de chacun. Le bienfait de ces institutions collectives est certain, mais leur nécessité est encore mal ressentie par la masse. Leur réalisation est à peine ébranlée, de la manière la plus fragmentaire et sans lien avec les nécessités générales de l'habitation. »

Au point suivant de la Charte, il aborde le problème des écoles qu'il estime très souvent trop éloignées du logis, mettant ainsi « l'enfant en contact avec les périls de la rue. Par ailleurs, on n'y dispense, le plus souvent, que l'instruction proprement dite, et l'enfant avant 6 ans, l'adolescent après treize, sont privés régulièrement des organisations pré- ou postcolaires qui répondraient aux besoins les plus impérieux de l'âge »...

Au point 24, en abordant les problèmes de l'assainissement des quartiers vétustes, il récidive: « Il ne suffit pas d'assainir le logis, mais encore faut-il créer et aménager ses prolongements extérieurs, locaux d'éducation physique et terrains divers de sport en inscrivant, à l'avance, dans le plan général, les emplacements qui leur sont réservés. »

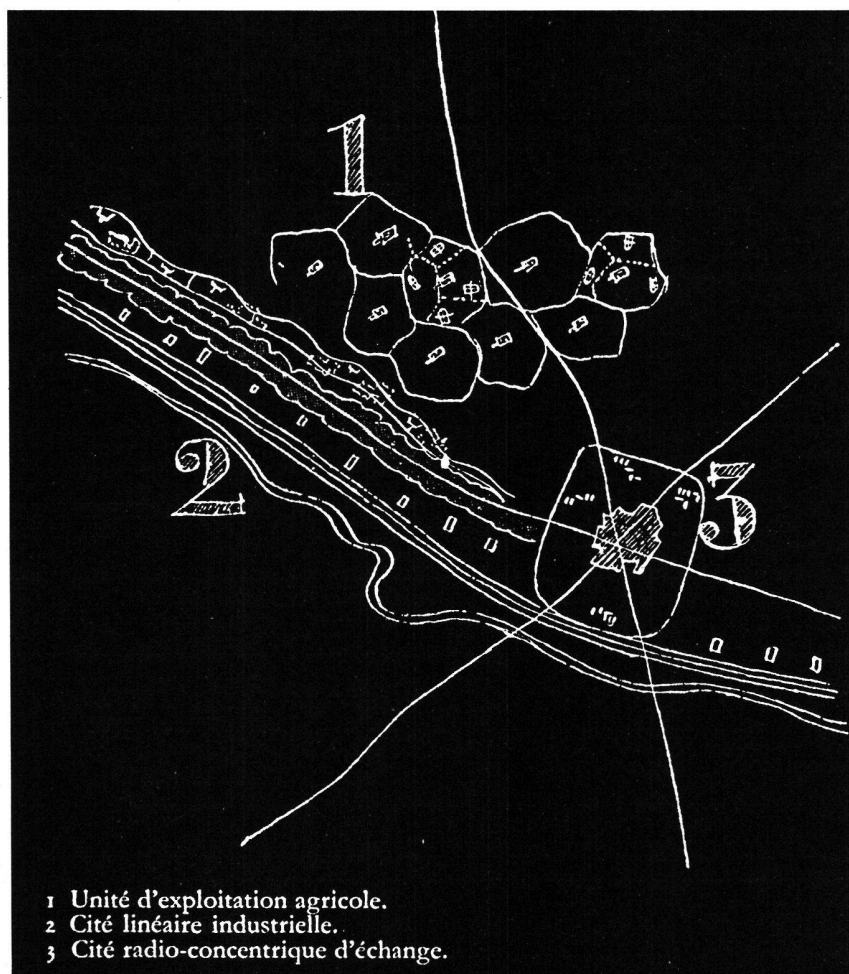
Dans les directives concernant l'amélioration du problème du logement, il recommandera la répartition entre « le terrain nécessaire aussi bien au logis particulier qu'à leurs prolongements divers... »³⁹

L'habitat doit disposer de poumons de verdure: « Tout quartier d'habitation doit comporter désormais la surface verte nécessaire à l'aménagement rationnel des jeux et sports des enfants, des adolescents, des adultes.⁴⁰ Cela est d'autant plus important que « la croissance de la ville dévore au fur et à mesure les surfaces vertes limitrophes... Une extension incontrôlée a privé les villes de ces nourritures fondamentales, d'ordre aussi bien psychologique que physiologique. »⁴¹

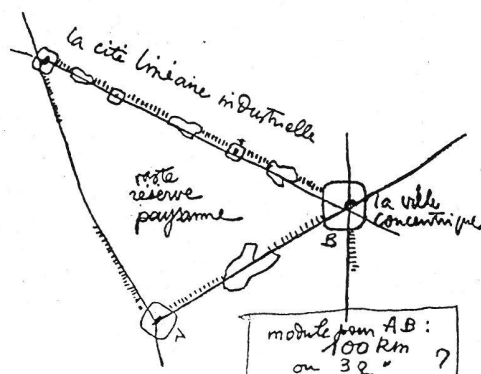
Le Corbusier reconnaît également l'utilité de jardins potagers: « La culture maraîchère, dont l'utilité constitue, en fait, le principal argument en faveur des cités-jardins, pourra fort bien être prise en considération ici;

un pourcentage du sol disponible lui sera affecté, divisé en parcelles multiples individuelles; mais certains aménagements collectifs, comme le labourage éventuel, l'irrigation ou l'arrosage, pourront alléger les peines et accroître le rendement. »⁴²

Enfin, dans les points de doctrine, il suggère « de prévoir les installations nécessaires à la bonne utilisation des heures libres, les rendant bienfaisantes et fécondes... », car « les heures de travail souvent épuisantes, musculairement ou nerveusement, doivent être suivies, chaque jour, d'un nombre suffisant d'heures libres. Ces heures libres, que le machinisme accroîtra infailliblement, seront consacrées à un séjour réconfortant au sein d'éléments naturels. Le maintien ou la création d'espaces libres sont donc une nécessité et constituent pour l'espèce une question de salut public. »⁴³



- 1 Unité d'exploitation agricole.
- 2 Cité linéaire industrielle.
- 3 Cité radio-concentrique d'échange.



La ségrégation des fonctions

Dans l'«entre-deux-guerres», sa foi inébranlable dans le fonctionnalisme comme solution aux problèmes de la société machiniste rendait Le Corbusier obstiné dans son combat et intransigeant à l'égard de ceux qui voulaient lui faire entendre raison.

Le Corbusier voulait arracher la ville au chaos dans lequel l'avait plongée l'ère machiniste. Pour y parvenir, la première mesure à prendre c'est le zonage. Il s'agit de l'«opération faite sur un plan de ville dans le but d'attribuer à chaque fonction et à chaque individu sa juste place. Il a pour base la discrimination nécessaire entre les diverses activités humaines réclamant chacune leur espace particulier: locaux d'habitation, centres industriels et commerciaux, salles ou terrains destinés aux loisirs». ⁴⁴ C'est ce passage qu'il faut dénicher dans l'œuvre du maître qui a pu justifier l'ire de ses «sempiternels détracteurs» comme il les désignait lui-même.

Mais sur le même point, Le Corbusier s'insurge contre une autre forme de discrimination bien plus pernicieuse: la ségrégation sociale.

Et il renchérit:

«Mais si la force des choses différencie l'habitation riche de l'habitation modeste, on n'a pas le droit de transgresser des règles qui devraient être sacrées, en ne réservant qu'aux seuls favorisés de la fortune le bénéfice des conditions nécessaires à une vie saine et ordonnée. Il est urgent et nécessaire de modifier certains usages. Il faut rendre, par une législation implacable, une certaine qualité de bien-être accessible à chacun, hors de toute question d'argent. Il faut interdire à tout jamais, par une stricte réglementation urbaine, que des familles entières soient privées de lumière, d'air et d'espace.» ⁴⁵

Au point 81 il dira de nouveau: «La réforme du zonage mettant en harmonie les fonctions clefs de la ville créera entre celle-ci des liens naturels à l'affermissement desquels sera prévu un réseau rationnel de grandes artères.» ⁴⁶

Dans le chapitre conclusif de la Charte d'Athènes, Le Corbusier reviendra sur les quatre fonctions principales qui sont:

«premièrement, d'assurer aux hommes des logements sains, c'est-à-dire des lieux où l'espace, l'air pur et le soleil, ces trois conditions essentielles de la nature, soient largement assurés»;

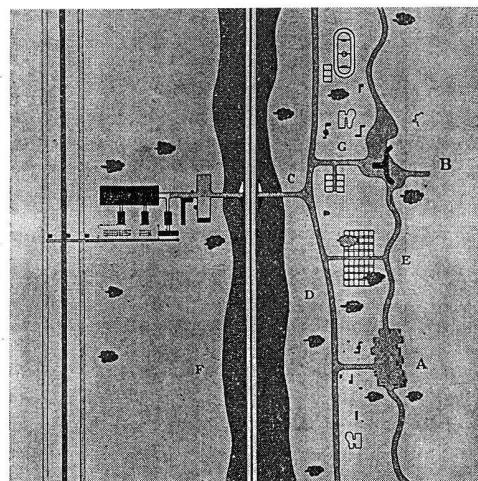
«deuxièmement, d'organiser les lieux de travail, de façon qu'au lieu d'être un assujettissement pénible, celui-ci reprenne son caractère de naturelle activité humaine»;

«troisièmement, de prévoir les installations nécessaires à la bonne utilisation des heures libres, les rendant bienfaisantes et fécondes»;

«quatrièmement, d'établir la liaison entre ces diverses organisations par un réseau circulatoire assurant les échanges tout en respectant les prérogatives de chacun».

En abordant le problème des zones industrielles, il dira: «Les secteurs industriels doivent être indépendants des secteurs d'habitation, et séparés les uns des autres par une zone de verdure.

... Les fonctions clefs auront chacune leur autonomie appuyée sur les données fournies par le climat, la topographie, les coutumes; elles seront considérées comme des entités auxquelles seront attribuées des territoires et des locaux pour l'équipement et les installations desquels toutes les prodigieuses ressources des techniques modernes seront mises en œuvre...»



Les voies de passage des marchandises	Les établissements industriels	Autoroute (vitesses mécaniques)	Le logis et ses prolongements (marche à pied)
---------------------------------------	--------------------------------	---------------------------------	---

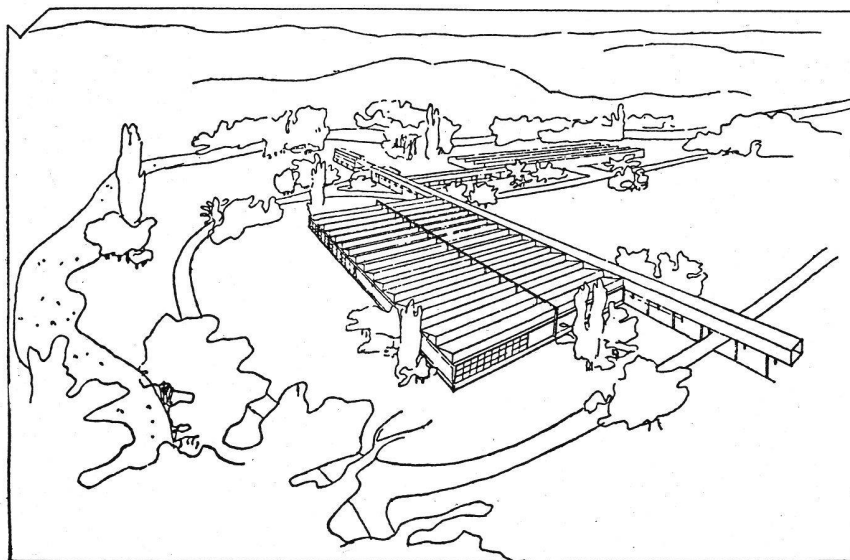
La cité linéaire industrielle

Et enfin, dans le titre au point de doctrine N° 78, il dira: «Les plans détermineront la structure de chacun des secteurs attribués aux quatre fonctions clefs et ils fixeront leur emplacement respectif dans l'ensemble.»

Et pourtant, déjà à l'époque, des professionnels n'ayant peut-être pas le goût du paradoxe et de la provocation et ne penchant pas pour les déclarations spectaculaires, avaient attiré l'attention sur le danger de la ségrégation des fonctions.

Eliel Saarinen, qui, après son émigration aux Etats-Unis, fut professeur à l'Académie de Cranbrook, dans son remarquable ouvrage «The city», dira:

«Cette séparation a été acceptée comme une nécessité, et dans certains milieux elle a été même considérée comme une méthode de planification avancée.»



Une usine verte

Le statut du sol

Ce terme revient constamment dans l'œuvre de Le Corbusier. Déjà dans le chapitre de la Charte consacré à l'habitation, on se heurte à ce problème: «Décider de la manière dont le sol sera occupé, établir le rapport entre la surface bâtie et celle laissée libre ou plantée, répartir le terrain nécessaire aussi bien aux logis particuliers qu'à leurs prolongements divers, fixer une superficie à la ville qui ne pourra être dépassée pour une période déterminée, constitue cette grave opération qui est entre les mains de l'autorité, la promulgation du *statut du terrain*.»⁴⁷

Au même point, il affirme: «La construction d'une ville ne peut être abandonnée sans programme à l'initiative privée»...

En développant le thème des loisirs, il estime que les surfaces vertes indispensables «à l'aménagement rationnel des jeux et sports des enfants, des adolescents et des adultes» ne pourront être réservées que si la décision sera «soutenue par une véritable législation: le *statut du terrain*.»⁴⁸

Au chapitre sur le travail, il rappellera que «le sol des villes et celui des régions qui les avoisinent appartient presque en entier à des particuliers.»⁴⁹

Le Corbusier espère que la violence des intérêts privés ait pour résultat de «faire surgir ce statut de la ville qui, appuyé sur une forte responsabilité ad-

ministrative, instaurera les règles indispensables à la protection de la santé et de la dignité humaine».⁵⁰

A l'avant-dernier point de la Charte, il laissera libre cours à son indignation: «La périlleuse contradiction constatée ici pose l'une des questions les plus périlleuses de l'époque: l'urgence de régler, par un moyen légal, la disposition de tout sol utile pour équilibrer les besoins vitaux de l'individu en pleine harmonie avec les besoins collectifs. Voici des années que les entreprises d'équipement, sur tous les points du monde, se brisent contre le statut pétrifié de la propriété privée. Le sol — le territoire du pays — doit être rendu disponible à tout instant et cela à sa valeur équitable, estimée avant l'étude des projets. Le sol doit être mobilisable quand il s'agit de l'intérêt général.»

Les immeubles-tours comme solution aux problèmes urbains

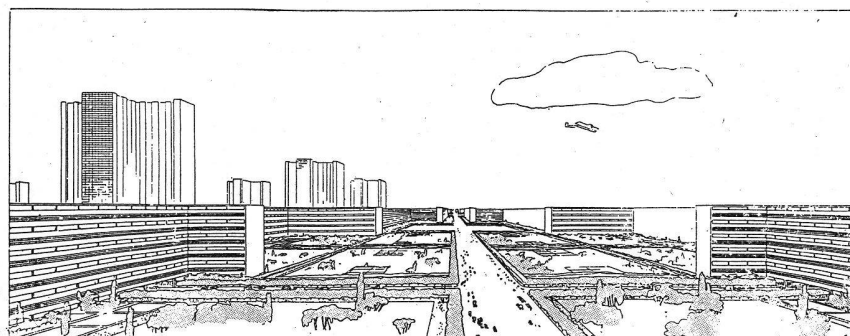
En débarquant à New York en 1935,⁵¹ Le Corbusier, en mal de sensation, lança aux Américains une sentence qui devait par la suite lui coûter cher: «Les gratte-ciel de New York sont trop petits.» Et le *New York Herald* en fit un gros titre. C'était la provocation à éviter. Il est difficile de dire si cette maladresse fut à l'origine des difficultés que Le Corbusier rencontra par la suite aux Etats-Unis. Force est de constater que le mandat pour la réalisation du complexe de l'ONU lui fut soustrait et que, par la suite, il ne construisit qu'un seul bâtiment dans ce pays.

Le Corbusier avait des appréciations bien arrêtées sur la question du logement aux Etats-Unis et de la solution à y apporter. Dans «Quand les cathédrales étaient blanches», après avoir rappelé que le retard au programme du logement aux Etats-Unis est de cinq millions de logis, il s'exclame: «Eh bien! si les villes des Etats-Unis se reconstruisent sur la base de quatre étages, elles seront perdues...»; mais il faut bien constater que, par la suite, les faits lui ont donné tort. Car pendant des décennies, les Américains ont fait face au problème du logement par la réalisation en tapis de maisons particulières avec une consommation de terrains impressionnante. Mais Le Corbusier n'était pas le seul défenseur des solutions en hauteur. Dans la plupart des pays il y avait, parmi les architectes d'avant-garde de l'entre-deux-guerres, des adeptes de cette tendance représentée par Gropius en Allemagne ou Duiker en Hollande.

Quant à la densité à pratiquer ou à préconiser, Le Corbusier était catégorique que: «La folie — nous y sommes — est de répondre au phénomène naturel de rassemblement qu'implique la ville, par définition même, par des densités de villages ou de bourgades: 150, 300, 500 habitants à l'hectare français. C'est le grand *gaspillage*.»

«J'ai admis une superdensité de 1000 personnes à l'hectare, 12% du sol est bâti, 88% sont libres pour des parcs où se pratiqueront les sports, l'une des clefs du problème des loisirs imminents...»

Son point de vue sur les concentrations humaines sera encore plus explicite dans les paragraphes de la Charte d'Athènes. Dans le chapitre «habiter» au volet des observations, il dira que les noyaux des villes anciennes étaient généralement remplis de constructions serrées, érigées sur environ six étages. La densité atteignait jusqu'à 600,



1932. D'un coup le problème s'est éclairci: urbanisme à trois dimensions. Fin de la rue-corridor. Apologie du logis. Le logis commande la ville. Il n'est plus permis que des parias soient privés de soleil et d'espace. Outillage digne d'une civilisation machiniste.

ARTICLES DE FOND

800 et même 1000 habitants à l'hectare, alors que des constructions de cette nature n'auraient pas dû dépasser une densité de 250 à 300 personnes à l'hectare. Cette situation était naturellement à l'origine de nombreux taudis.

Au chapitre des exigences, il reconnaissait que «fixer les densités urbaines, c'est accomplir un acte lourd de conséquences». Il proposait donc d'étudier le développement des villes et d'émettre des prévisions pour une cinquantaine d'années.

L'implantation des immeubles devrait être conçue de manière à assurer l'avenir.

De plus, Le Corbusier estimait à juste titre qu'il ne suffisait pas «d'assainir les logis, mais encore faut-il créer et aménager ses prolongements extérieurs, locaux d'éducation et terrains divers de sport en inscrivant, à l'avance, dans le plan général, les emplacements qui leur sont réservés».

Fulvio Moruzzi

Notes de lecture

- 1 Point 1 de la Charte d'Athènes (elle sera indiquée ci-après uniquement comme Charte).
- 2 Point 1 de la Charte.
- 3 Point 2 de la Charte.
- 4 Point 32 de la Charte.
- 5 Point 32 de la Charte.
- 6 Point 87 de la Charte.
- 7 Point 87 de la Charte.
- 8 Point 90 de la Charte.
- 9 Point 74 de la Charte.
- 10 Point 74 de la Charte.
- 11 Point 4 de la Charte.
- 12 Point 5 de la Charte.
- 13 Le terme de cadre ne se réfère probablement pas ici au personnel, mais à une structure.
- 14 Point 74 de la Charte.
- 15 Point 24 de la Charte.
- 16 Point 6 de la Charte.
- 17 Point 40 de la Charte.
- 18 Point 77 de la Charte.
- 19 Point 20 de la Charte.
- 20 Point 12 de la Charte.
- 21 Point 28 de la Charte.
- 22 Voir Pier Giorgio Gerosa: *Le Corbusier, «Urbanisme et mobilité»*, Birkhäuser, Bâle, 1978.
- 23 Le Corbusier, «Le voyage d'Orient», rédigé en 1911, 1967, page 117.
- 24 Le Corbusier, «Les trois établissements humains», Les Editions de Minuit, Paris, 1959.
- 25 «Sur les quatre routes».
- 26 En italique dans le texte (ce qui est souligné).
- 27 Le Corbusier, «Sur les quatre routes», Denoël/Gonthier, Paris, édition 1970.
- 28 Point 77 de la Charte.
- 29 Point 54 de la Charte.
- 30 Point 55 de la Charte.
- 31 Point 59 de la Charte.
- 32 Point 60 de la Charte.
- 33 Point 60 de la Charte.
- 34 Point 63 de la Charte.
- 35 Point 62 de la Charte.
- 36 Dans «Les trois établissements humains», Les Editions de Minuit, page 48.
- 37 Voir point 88 de la Charte: «Le noyau de l'urbanisme est une cellule d'habitation (un logis)».
- 38 Voir point 89 de la Charte.
- 39 Voir point 29 de la Charte.
- 40 Voir point 35 de la Charte.
- 41 Voir point 11 de la Charte.
- 42 Point 35 de la Charte.
- 43 Point 32 de la Charte.
- 44 Point 15 de la Charte.
- 45 Point 15 de la Charte.
- 46 Point 15 de la Charte.
- 47 La Charte, point 29.
- 48 Point 35 de la Charte, chapitre «loisirs».
- 49 Point 44 de la Charte.
- 50 La Charte, point 73.
- 51 Voir Le Corbusier, «Quand les cathédrales étaient blanches», Editions Plon, 1937.

ARTICLES DE FOND

LE CORBUSIER, URBANISTE ET AMÉNAGISTE

Le point de vue
de l'historien d'art

Propos recueillis par Michel Jaques auprès de M. le professeur Jacques Gubler, Département d'architecture, EPF-Lausanne

M. J.: Que pensez-vous de toutes ces manifestations qui ont lieu autour du centenaire de la naissance de Le Corbusier?

J. Gubler: Je pense qu'on peut parler d'émiettement en raison du nombre considérable des manifestations. La Fondation Le Corbusier a recensé un peu plus d'une soixantaine de grandes expositions. Par ailleurs, des colloques sont organisés. On parle beaucoup à la radio et dans la presse de la personnalité de Le Corbusier. A vrai dire, c'est plutôt la personnalité qui est mise en avant et ce n'est d'ailleurs pas surprenant, parce

que lui-même a toujours abondamment utilisé les médias. C'est un premier enseignement que l'on peut tirer de son œuvre d'architecte. Il a constamment écrit, il s'est servi par exemple de la *Feuille d'Avis de La Chaux-de-Fonds* pour publier ses impressions de voyage, en 1911, lorsqu'il se promenait à pied, en bateau, le long du Danube; il photographiait et il était très bon photographe d'architecture. Il croyait que l'architecte ne devait pas s'adresser exclusivement à ses collègues mais prendre à parti directement ce que l'on appelle le grand public. Il a été un homme de conférences, un homme de débats, de polémiques, il a écrit dans les revues et organisé des campagnes de presse. Par exemple, en 1927, à Genève, au moment du concours pour le Palais des Na-