Préface à la nouvelle édition

Nicole Amphoux, Daniel Pinson

▶ **To cite this version:**

Nicole Amphoux, Daniel Pinson. Préface à la nouvelle édition. Georges Meyer-Heine. Au-delà de l'urbanisme, Éditions de l'Aube, 2016, Bibliothèque des territoires, 978-2-8159-2070-4. halshs-01528806

HAL Id: halshs-01528806
https://shs.hal.science/halshs-01528806

Submitted on 2 Jun 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Préface à la réédition de
Au-delà de l'urbanisme, 1968, de Georges Meyer-Heine, architecte-urbaniste (1905-1984)
par Nicole Amphoux et Daniel Pinson

Au-delà de l'urbanisme est paru en janvier 1968, il y aura bientôt un demi-siècle. Son auteur, Georges Meyer-Heine, est architecte, mais aussi titulaire d'une thèse soutenue en 1936 à l'Institut d'Urbanisme de Paris[1]. Il occupe, à la date de parution de son ouvrage, la fonction d'Inspecteur général de la Construction pour le Languedoc, la Provence, la Côte d'Azur et la Corse. La revue Population donne du livre une recension assez réservée. L'ouvrage, jugé « normatif », est en effet d'un genre assez décalé pour cette revue de l'INED, plus volontiers axée sur les faits quantifiés. Cette recension est faite en même temps qu'est annoncée la parution du *Droit à la ville* d'Henri Lefebvre. Quelques mois plus tard, les « événements de mai 1968 » accréditeront bien plus les orientations de Lefebvre que celles de Meyer-Heine. L'ouvrage, publié au Centre de Recherche d'Urbanisme, restera dans l'ombre des placards du Ministère de l'Equipement. Sa lecture, un quart de siècle après sa parution, nous donne le recul permettant de penser que ce livre était sans doute, à bien des égards, en avance sur son temps et, maintenant qu'ont été marginalisés les grands récits révolutionnaires, l'athée comme le croyant ne peuvent rester insensibles au « sacré » tel que l'entend Meyer-Heine et à l'importance qu'il donne à cette notion dans son ouvrage. Il n'est pas difficile d'admettre cette place pour la ville ancienne, mais sa longue éclipse, avec la naissance et le développement de la ville industrielle, outrageusement matérialiste, conduit sans peine à mesurer la portée de son effacement et l'ampleur de son manque. Nous verrons plus loin que le « sacré » de Meyer-Heine va bien au-delà de la signification étroitement religieuse qu'on donne d'ordinaire à ce terme[2].

En dehors de cet ouvrage – et des attendus qui accompagnent l'important plan d'urbanisme de 1949 pour Marseille[3] -, il ne reste que peu d'écrits de Meyer-Heine, mais à l'IAR (Institut d'Aménagement Régional), et plus largement à Aix et Marseille, les plus anciens peuvent témoigner de la forte empreinte qu'il a laissée, soit comme Inspecteur de la Construction, voire comme consultant à l'étranger, soit comme formateur à l'IAR[4]. Meyer-Heine était avant tout un humaniste et le sacré dont il parle ne renvoie nullement à une confession qui serait à fleur de texte, mais à cette croyance qu'il met dans une humanité dont le travail séculaire apparaît aussi en osmose avec la nature. La préface de Gabriel Marcel, philosophe de sensibilité chrétienne, accrédite une tonalité générale, également présente dans la dédicace de l'ouvrage à son fils Marc, mort à 26 ans, pendant la guerre d'Algérie (1960).

Revenons, à l'occasion de cette réédition, sur ce petit livre qui, bien qu'il n'ait pas été reçu avec l'attention qu'il aurait méritée en 1968, s'avère aujourd'hui d'une assez brûlante actualité, même si certains des faits et des analyses qu'il présente ne recouvrent plus de nos jours exactement les mêmes réalités. Les questions abordées, la construction de l'ouvrage, les concepts mobilisés et les illustrations assez nombreuses qui l'accompagnent ne sont pas sans

[1] Meyer-Heine, Georges. *Urbanisme et esthétique, essai pratique de réglementation d'aspect* (Directeur de thèse Louis Bonnier), publié chez Vincent, Fréal et Cie, Paris, 1937.
[2] Une citation du sociologue Roger Caillois (p. 119) laisse penser que Meyer-Heine a lu son ouvrage *L'Homme et le sacré*, paru en 1939 et réédité en 1950 chez Gallimard.
[3] Voir à ce sujet Borruey, René, « Contes de l'urbanisme ordinaire. Politiques et urbanistes à Marseille (1931-1949) in *Espace Temps*, 43-44, 1990. Pouvoir, l'esprit des lieux. Visiter l'espace du politique, PP. 55-62. (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/espat_0339-3267_1990_num_43_1_3751)
[4] Plusieurs manifestations se sont tenues pour commémorer son œuvre : une première s'est réunie en 2009 pour la fin de formation de la première promotion du Master Erasmus Mundus EURMed à laquelle a été donné son nom…

résonance aujourd'hui pour celui qui conçoit l'urbanisme comme bien autre chose qu'un ensemble technique et/ou réglementaire. En lisant l'ouvrage, on n'a guère de mal à comprendre cette « métaphysique » vers laquelle *Au-delà de l'urbanisme* souhaite nous guider pour que puisse être mis en pratique un urbanisme pensé comme un « humanisme ». Car, c'est bien en ce sens qu'il faut comprendre le « sacré » dont nous parle Georges Meyer-Heine. Il fait ainsi, en conclusion, cette belle proposition : « L'ère de l'industrialisation doit donc se muer en ère de l'urbanisme, ou mieux, en ère de l'humanisme. » Déjà, comme « Entrée en matière », dans ses premières lignes, il n'aura pas manqué de dire à son lecteur, au sujet de l'urbaniste : « Pour agir utilement, il lui faut, non des connaissances de technicien, mais une culture qui éveille sa curiosité et lui permette d'éviter les écueils grossiers de la facilité ou de l'utopie. II y a en effet des sciences qui s'enseignent et d'autres qui se vivent. Le seul urbanisme réussi est celui qui a su rendre les hommes heureux, et pour cela il n'y a point de recette. »

A une époque charnière de la pensée fonctionnaliste, trois ans après la mort de Le Corbusier, au moment où se met en place la Loi d'Orientation Foncière votée en 1967, texte qui érige le « zonage » en principe miracle pour les différentes vocations fonctionnelles de l'espace, le petit livre de Meyer-Heine bouscule les certitudes, avec mesure. S'il ne remet pas en cause les quatre fonctions fondamentales de la Charte d'Athènes, c'est cependant pour en qualifier trois d'élémentaires (de « besoins élémentaires », plus précisément) : le logement, le travail et la culture, et en extraire une pour lui donner une dimension, au fond assez évidente, mais combien plus ample, « fédératrice », celle de l'échange. La « circulation », cette quatrième fonction, tardive, de la Charte d'Athènes, n'est finalement, pour Meyer-Heine, qu'une dimension dans un ensemble associant la circulation, l'organisation et, pourrait-on dire, la fonction « cardiaque », puisque c'est ici qu'il place « Le Sacré et le cœur des villes »[5]. A ces deux parties consacrées respectivement aux « Besoins élémentaires » et aux « Fonctions fédératrices », Meyer-Heine en ajoute une troisième, relative aux « Méthodes et moyens » : elle a cette originalité de traiter, en plus du « support foncier » et des « moyens techniques », une question passant encore largement, à l'époque des grands démiurges qu'étaient les « Architectes en chef », pour superflue : « L'urbaniste et l'opinion publique ».

Au fil de ce plan parfaitement mûri, l'auteur accompagne son texte d'illustrations, la plupart du temps des photos, très bien choisies. Elles sont d'un rare à propos et bien loin de se limiter à l'Hexagone. L'Afrique et le Nouveau Monde y trouvent pleinement leur place. L'histoire, le paysage et le patrimoine, thématiques encore rares à l'époque de la publication du livre, sont aussi très présents, à côté de reproductions d'œuvres architecturales ou urbanistiques contemporaines. La lecture des légendes livre, à elle-seule, l'orientation que Meyer-Heine a souhaitée donner à son ouvrage. Ainsi trouve-t-on, associée à une photo de la Place Saint-Marc de Venise, cette légende : « D'une façade à l'autre, le piéton est roi ». Pour la présentation d'une campagne provençale, d'où émerge la silhouette d'un village perché, il précise : «Chaque paysage a été construit par les hommes, comme les cathédrales ». De l'urbanisation proche d'un gigantesque échangeur aux USA, il dit, lui qui avait fait une mission aux Etats Unis à la fin des années 1950 : « Un espace écartelé... Devons- nous aller, en Europe, vers des villes de ce type ? ».

Ces illustrations n'ont aucunement le rôle de décor qu'elles remplissent dans beaucoup d'ouvrages, y compris d'urbanisme ; elles constituent, bien au contraire, le point de départ

[5] On notera que G. Meyer-Heine rejoint ici un courant du Mouvement moderne qui s'est plutôt épanoui dans le monde anglo-saxon, sous l'influence de Josep Lluis Sert, au moment où il devint doyen de la *Graduate School of Design* de Harvard, en 1953, et surtout de Jacky Tyrwhitt, cette femme trop peu connue, qu'il associa à l'ouverture d'une formation en *Urban Design* (voir à ce sujet *La modernité critique, autour du CIAM 9 d'Aix-en-Provence* (Bonillo, Massu, Pinson), Marseille, Imbernon, 2006).

ou l'élément de preuve de l'argumentation textuelle de l'auteur, d'une grande limpidité, exprimée dans un style sobre et armée de concepts mûrement réfléchis. Dans les « besoins » (et non les « fonctions ») « élémentaires » où entre le logement, Meyer-Heine dit ainsi sa réserve pour le terme « logement », « notion impersonnelle et statistique », son rejet de la distinction logement individuel/logement collectif (le logement est toujours celui d'une unité domestique) et sa préférence pour le terme de « maison », qui exprime le mieux, pour lui, l'idée de l'entité familiale qui l'occupe. Nous avons évoqué les raisons qui le conduisent à préférer le terme d' « échange » à celui de « circulation ». L'approche qu'il a de cette première « fonction fédératrice » passe par un assez long développement sur l'importance des sciences sociales et en particulier de la sociologie. Meyer-Heine connaît ses auteurs et on mesure à quel point il a mûri les théories auxquelles il fait référence. A notre époque de l' « économie de la connaissance », on ne peut qu'être en admiration pour la modernité de ce propos de Meyer-Heine : « La communication des idées a une valeur fédératrice encore supérieure à celle des échanges de biens. »

On peut avancer sans grand risque d'erreur que les orientations proposées par Meyer-Heine donnent une grande actualité à son ouvrage, lui confèrent une vocation prémonitoire et une fonction pionnière. Quatre grandes idées résument ces orientations : la limite qu'il lui semble devoir être donnée à l'automobile individuelle, l'enjeu de la taille des villes avec la question des « cœurs de ville », la lutte qu'il est nécessaire de livrer à la spéculation foncière et, enfin, l'importance qu'il lui paraît souhaitable de donner à la parole de l'habitant. Laissant le lecteur découvrir l'ouvrage, nous nous contenterons de pointer quelques paroles fortes de Meyer-Heine.

A une époque où la « reine automobile » est en pleine ascension, où les ingénieurs des ponts, imprégnés de l'idéologie du rapport du britannique Buchanan de 1963 –la ville doit s'adapter à la voiture et non l'inverse-, triomphent avec la mise en œuvre du plan autoroutier[6] et supplantent les architectes au sein du très puissant Ministère de l'équipement, né en 1966 de la fusion du Ministère de la construction et de celui des travaux publics et des transports, Meyer-Heine affirme, lui, que, si l'habitant avait un sentiment de plus grande liberté dans son logement, « la voiture perdrait beaucoup de son attrait » (p. 26). Tout au long de son ouvrage, il n'aura de cesse de s'insurger contre la politique du tout automobile qui marque le développement des villes : « Les villes… sont aujourd'hui malades de l'automobile » (p. 81)… « Le piéton ayant disparu, la ville est conçue pour l'auto seule » (p. 82). Il dit la mauvaise influence des Etats Unis sur les techniciens français et se prononce en faveur des transports en commun, position somme toute assez répandue chez les urbanistes, y compris à l'époque où il s'exprime. Mais il développe sur le sujet, et à l'époque où il le traite, des analyses précises et présente des solutions souvent originales comme le véhicule électrique, « silencieux et propre », et les « parkings de dissuasion », adoptés à Aix-en-Provence, bien tardivement, sous le nom de « parkings de persuasion ».

Pour l'organisation de la ville (qu'il questionne comme notion), en plus des apports de l'histoire, de la géographie et de la sociologie, Meyer-Heine dit le probable intérêt de la biologie (il ne semble pas connaître P. Geddes, ni H. Laborit). Il se dit partisan d'une discontinuité du tissu urbain, formé de cellules finies, et reprend le système polycentrique hiérarchisé qu'avait énoncé E. Howard au début du XX^{e}. L'originalité de son propos se situe dans l'attention à ce qui construit la « personnalité de la Cité ». Ce que nous appellerions aujourd'hui le « paysage urbain » en constitue une dimension essentielle. « Chaque ville sacralise son horizon familier », dit-il, en citant Paris et New York (p. 114) et, même si la ville évolue, elle « doit se forger des mythes à la mesure des temps ». A cet égard, il avance

[6] En 1968, le réseau autoroutier avoisine les 1000 kilomètres pour environ 12 000 en 2015.

une remarque avec laquelle s'accorderait notre appréhension contemporaine : « La place publique est un foyer citadin que les urbanistes modernes ont eu trop tendance à négliger » (p. 119). En prolongement de cette idée, Meyer-Heine s'interroge sur les échelles de territoires et les modèles de villes, posant la question tant pour la capitale que pour les autres grandes villes françaises, et ce, jusqu'à leur place à l'échelle de l'Europe. Les « développements discontinus par unités finies » qu'il propose et dont on comprend qu'il distingue noyaux urbains denses et espaces de nature (elle occupe aussi une grande place dans le livre) exigent, il s'en déclare conscient, une « volonté d'aménagement » (p. 127).

La partie sur les « Méthodes et moyens » aborde successivement le foncier, la spéculation dont il fait l'objet, avec la photo d'une maquette étonnamment parlante de cette dernière à Copenhague, les études préliminaires, auparavant insuffisamment instruites (p. 152) et jugées désormais redondantes (p. 165), enfin cette question du rapport entre urbanisme et public. Elle commençait à poindre à l'époque avec l'idée des ateliers populaires d'urbanisme et elle est aujourd'hui devenue, avec l'aspiration de plus en plus affirmée à la démocratie directe, d'une indéniable actualité. Meyer-Heine montre alors l'étendue de sa connaissance des pratiques de l'urbanisme au plan international, soulignant notamment la pesanteur de l'urbanisme descendant à la française, autoritaire et impopulaire, et la supériorité des démarches anglo-saxonnes : « L'importance des collectivités locales, la structure décentralisée de l'Etat, l'empirisme juridique fondamental qui les caractérise, contribuent à faire partir de la base les initiatives d'urbanisme. » (p. 169). Considérant les « plans d'urbanisme », à la différence des « plans de travaux » des anciens régimes autoritaires, comme une invention des régimes démocratiques « pour concilier intérêts publics et intérêts privés », Meyer-Heine juge en même temps l'éducation du public comme une condition indispensable à la compréhension de ces plans.

Il introduit sa conclusion par ce constat qui est encore plus d'actualité en ce début de troisième millénaire qu'au mi-temps du XX^{e} siècle d'où il s'exprime : « … l'ère de l'industrie a déréglé tous les processus de croissance et de peuplement de la planète ». Mettant en garde contre une urbanisation qui, « si elle n'est pas maîtrisée, débouche sur la destruction du milieu naturel… et, à terme, sur celle de l'espèce humaine », l'auteur affirme que l'urbanisme, « véritable morale des villes », « met l'ensemble des connaissances humaines au service de l'intuition et de l'imagination créatrice pour façonner le cadre de vie d'une vie future harmonieuse », sans tomber sous la dépendance de « la machine insensible ».

Il est bien quelques passages que le lecteur pourra trouver datés. Quand Meyer-Heine présente le logement comme « le domaine de la femme » (p. 51), alors que ses collaboratrices peuvent témoigner de son soutien à la promotion professionnelle des femmes ! Ou encore lorsqu'il met en avant la nécessité de « l'urbaniste-patron » pour piloter une équipe pluridisciplinaire (p. 164). Mais ces quelques expressions, dépassées pour notre temps, ne doivent pas détourner l'attention du lecteur, qu'il soit étudiant ou professionnel averti, de l'essentiel d'un texte d'une grande profondeur et d'une brûlante actualité, en une époque, où, comme l'a bien souligné Edgar Morin, tendent à s'opposer « l'éthique de la connaissance qui enjoint de connaître pour connaître sans se soucier des conséquences, et l'éthique de protection humaine qui demande un contrôle des utilisations des sciences ».[7]

Nicole Amphoux, collaboratrice de G. Meyer-Heine, de 1967 à 1977,
Daniel Pinson, Professeur à l'IAR (IUAR) de 1994 à 2014,
Aix-Marseille Université

[7] Edgar Morin, *La Méthode 6. Ethique*, Paris, Le Seuil, 2004, p. 60.