

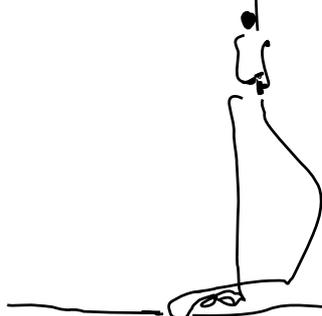
CYCLE DE CONFÉRENCES

URBANISME - ARCHITECTURE - HABITAT

Les actes : Saison 2007/2008



"Prouvé-Nouvel :
Industrie et espaces de vies"



13 mars 2008

Conseil d'Architecture,
d'Urbanisme
et de l'Environnement
du Gard



Florence SARANO



**«Prouvé-Nouvel :
Industrie et espaces de vies»**

*Quand l'industrialisation est une clef de la production de l'édifice :
quelle est la performance recherchée ?*

*Le bâtiment peut-il être produit de la même manière qu'une voiture ou
un vêtement ?*

*Derrière la démarche de deux concepteurs : Jean Prouvé et Jean Nouvel,
quelles sont les idéologies qui se cachent au-delà de ce rêve récurrent
d'architecte ?*

INDUSTRIALISATION DU BATIMENT

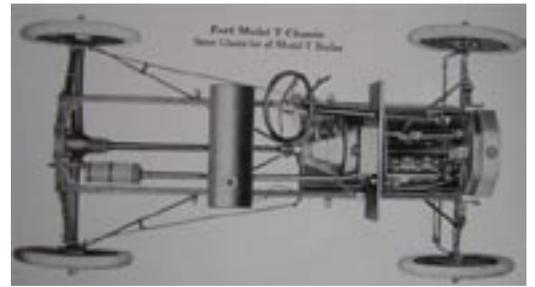
Entre la Ford T et la maison pour l'Abbé Pierre

Au début du 20ème siècle, Henry Ford développa le modèle du Taylorisme : le travail à la chaîne et la rationalisation des mouvements pour assembler une voiture non plus en 12 heures, mais en 1 heure 30.

Ceci lui permit de rentabiliser le temps de fabrication et les coûts de revient ; il décida pourtant de baisser le prix de sa voiture afin que le plus grand nombre d'américains puisse en acheter. En suscitant la demande, il augmenta sa production et accrût ses bénéfices. La Ford T fut créée en 1908 et en 1920 une voiture sur 2 vendues dans le monde étaient de ce modèle. Il donna à ses propres ouvriers le plus haut salaire de l'industrie automobile pour une raison très simple : afin qu'ils achètent chacun un véhicule Ford et amplifient encore ses bénéfices. Il démocratisa la voiture.

Henry Ford utilisera sa technologie et ses savoirs industriels pendant la 1ère guerre mondiale : des sous-marins, des chars, des avions, des ambulances, des camions et des tracteurs ; lors de la 2ème guerre mondiale il continua à produire des jeeps, des bombardiers, des chars de combats.

Le modèle parfait de l'industrialisation portée par la production automobile devenait l'emblème d'une société de masse qui se libérait en consommant.



Pourtant, Jean Prouvé déclara près de 40 ans plus tard : «*Constatons que les objets les plus industrialisés, qu'ils roulent, qu'ils volent ou qu'ils soient statiques, sont les plus renouvelés et en progrès constant de toutes qualités, même de prix. La seule industrie qui ne marche pas est celle du bâtiment.*»



Nombreuses ont été les tentatives «*d'industrialisation du bâtiment*», mais celle de Jean Prouvé demeure l'une des plus abouties et l'étudier permet de questionner le principe et ses corollaires.

En effet, interroger l'industrialisation, c'est manipuler les différents paramètres qui forment cette «*équation fordienne*».



- Le premier, c'est la notion de «*l'objet*» : la voiture, l'avion, la machine à laver et le siège sont des objets qui sortent tels quels de l'usine pour être ensuite distribués par différents moyens de transport (voiture, avion et train). Fabriquer entièrement en usine implique d'inventer un objet total et autonome, ce qui questionne l'autonomie de l'habitat par rapport aux contraintes du site (les qualités du sol, l'orientation...).



- Concevoir un objet industrialisé, c'est imaginer des composants qui seront, à la suite, assemblés entre eux soit dans le lieu de fabrication, soit transportés en pièces détachées pour être montés à l'emplacement définitif. Voici donc les conditions d'existence de cette industrie : penser les composants, imaginer des assemblages, déterminer des



matériaux adéquats et transportables, réfléchir aux dimensions et au poids pour les distribuer aisément.

Les conséquences sont un gain de temps considérable qui permet de fabriquer en grande quantité : c'est la production de masse pour la masse, l'accession au logement pour tous. Dans un second temps, les quantités importantes permettent de baisser les coûts. Ces arguments sont particulièrement favorables à certaines périodes telles que la guerre ou la croissance, c'est-à-dire quand les besoins sont vitaux.

Durant le 20ème siècle, de nombreuses demandes rentreront dans ce cadre : logements d'urgence pour les réfugiés, villas de vacances pour les congés payés, résidences secondaires sur la côte d'azur, abris pour l'armée, cellules modulables pour les prospecteurs, maisons pour répondre à l'appel de l'Abbé Pierre, sont autant de projets pour Jean Prouvé qui va ainsi créer son propre espace d'industrialisation : «*les ateliers*».

Ce ferronnier est le fils de Victor Prouvé, chef de file du mouvement Art nouveau sur Nancy et ami de Gallé. Né avec le siècle, Jean Prouvé est très marqué par ces hommes artistes créateurs et fabricants, comme Gallé, d'objets de qualité qu'ils souhaitaient offrir à tous et qu'ils présentèrent lors de différentes expositions universelles : donner le beau au plus grand nombre.

Jean Prouvé, grâce à ses ateliers, va fabriquer en série des meubles, mais aussi des maisons.



« *Tout autre objet que le bâtiment est réalisé par un seul organisme, une seule industrie assimilable à une entreprise* ».

Pour cela il va mettre au point un vocabulaire constructif qu'il déclinera continuellement. Mais la commande ne sera pas toujours là et il travaillera sans cesse sur la mise au point de ses prototypes, à l'exemple des maisons 8 x 8 et 8 x 12 pour les sinistrés de la deuxième guerre mondiale de la région de Lorraine. Ces maisons sortent de l'usine, les composants sont chargés dans un camion et 4 hommes suffisent pour en monter en un jour.

Mais la commande s'arrête vite et Prouvé le déplore : « *Il nous faut de la série. Nous avons ici fabriqué des baraquements qui ont donné satisfaction tant du point de vue de la rapidité de montage que de l'économie de matière première... et l'industrialisation rapide et sympathique. Toutes les commandes ont été coupées* ».

Entre capitalisme et habitat pour tous

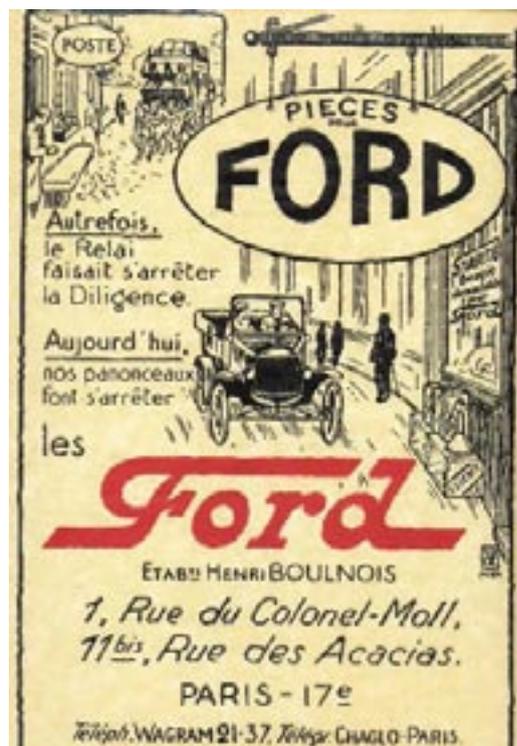
Il est également intéressant de considérer la manière dont Jean Prouvé défend les qualités de sa fabrication industrielle et comment il explique très clairement le processus : « *Donc pour chaque élément de la construction, la chronologie sera la suivante : l'idée, la conception technique, les procédés de fabrication, la mise en œuvre* ».

Ces principes sont différents de ceux de Ford : la réponse à un besoin se décline autour d'idées constructives plus que techniques.

Mais c'est dans cette phrase adressée à

ses étudiants que se trouve la différence fondamentale avec l'industrie automobile :

« *Un de nos buts sera de détecter si l'industrie a toujours fait son devoir vis-à-vis de la communauté, si elle a toujours gardé l'esprit de renouvellement dont nos ancêtres avaient fait une tradition* ». L'objet n'est pas le bénéfice, mais au contraire de faire profiter chacun des progrès techniques du monde moderne pour un homme moderne.



Objets à habiter et objets à manipuler

Trois facteurs marquent une nouvelle étape du rapport de l'industrialisation avec le bâtiment :

1 - La difficulté de maîtriser le processus industriel du début à la fin

La force de Jean Prouvé est son contrôle total du déroulement du processus de production depuis la conception jusqu'à la mise au point puis la fabrication et l'assemblage définitif voire le remontage ultérieur. Cette capacité à tout maîtriser comme Henry Ford n'est cependant pas permise à tous les concepteurs du bâtiment. (cf l'expérience de Wachsmann et Gropius aux USA)

2 – Les catalogues et variantes

Avec Ford se créent les catalogues de pièces détachées qui sont une autre forme de l'industrialisation. Ces pièces détachées également produites en série permettent de réparer mais aussi de créer des variantes sur un même modèle. Ce principe de variations que l'on retrouve dans le travail de Jean Prouvé et qui semblerait être ce qui empêche les profits est peut-être finalement l'évolution de l'industrialisation : après avoir submergé le marché avec un objet, le désir décroît : ceci est un point de vue marketing. Mais d'un point de vue de créateur, comme l'était Jean Prouvé, c'est la capacité contenue dans ces principes qui le conduit à cette évolution perpétuelle, poussant les capacités de l'industrie au service de ses

projets. Ce n'était pas la même motivation que celle de Ford (un profit financier). Les mêmes outils, mais pas les mêmes intentions.

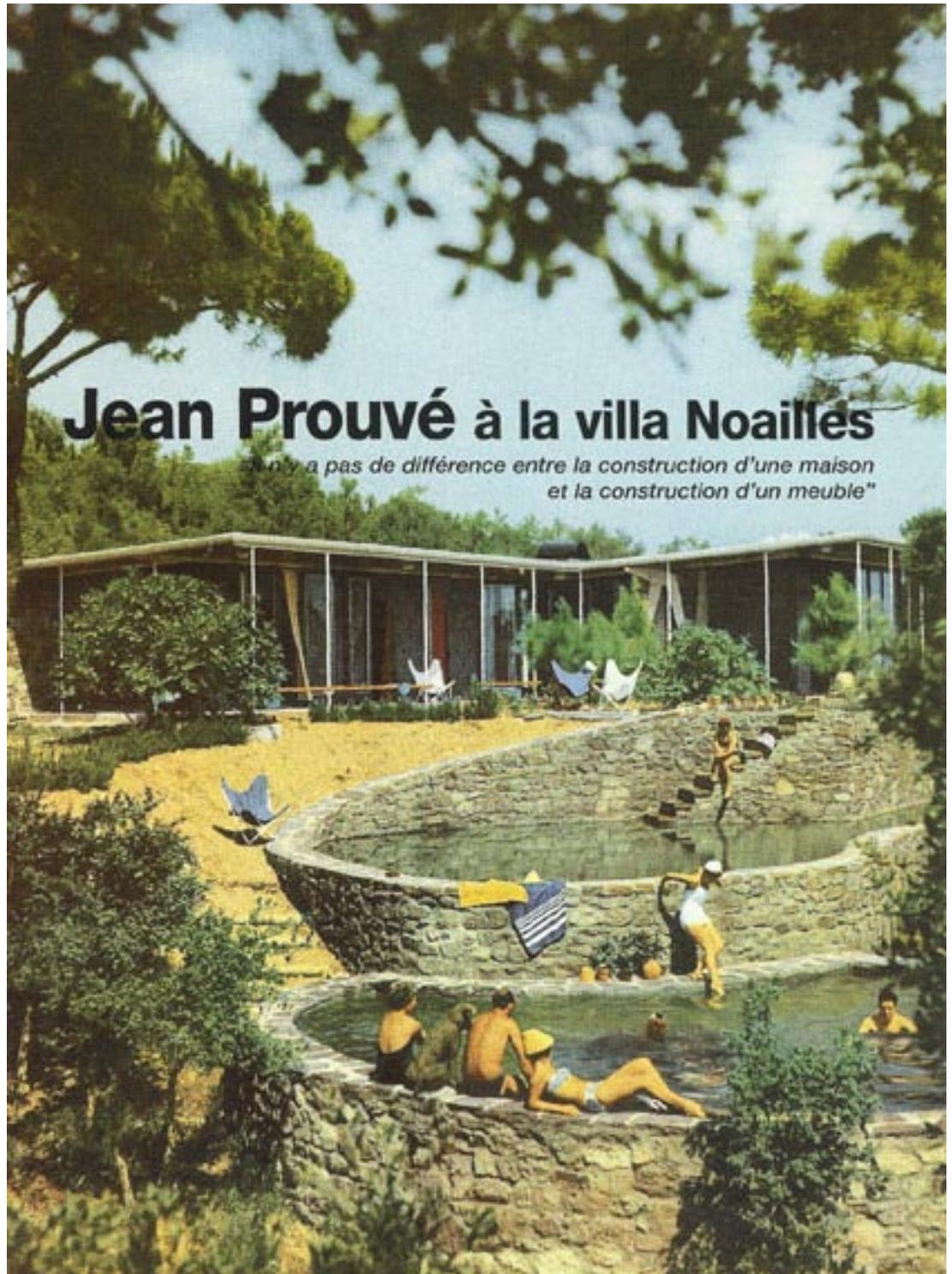
Pour Jean Prouvé, les pièces ou composants renvoient ainsi à d'autres possibles, d'autres familles d'assemblages, d'autres prototypes, d'autres originaux à décliner en séries pour lesquelles il faudrait créer la demande.



3- Les catalogues à assembler

L'étape suivante est peut-être celle de l'assemblage de différents composants de

catalogues. C'est Jean Nouvel qui, ayant pour objectif d'offrir plus d'espace pour le même coût, va détourner de catalogues destinés à



l'architecture industrielle des composants préfabriqués et produits en masse : escaliers, garde-corps, coursives, luminaires et même graphisme.

Il est à noter que les grandes portes accordéon sont des prototypes réalisés à partir de modèles de portes pour les casernes de pompiers. Elles permettent d'ouvrir sur l'extérieur qui devient une extension du volume du logement. Elles permettent de démocratiser l'espace.





Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement du Gard
Tél : 04 66 36 10 60 - Fax : 04 66 84 02 10 - 11 Place du 8 Mai 1945 30000 NIMES



Avec le soutien de la Direction Régionale des Affaires Culturelles Languedoc-Roussillon