

1

Le défaut de tous les urbanistes est de considérer l'automobile individuelle (et ses sous-produits, du type scooter) essentiellement comme un moyen de transport, c'est essentiellement la principale matérialisation d'une conception du bonheur que le capitalisme développé tend à répandre dans l'ensemble de la société. L'automobile comme souverain bien d'une vie aliénée, et inséparablement comme produit essentiel du marché capitaliste, est au centre de la même propagande globale: on dit couramment cette année que la prospérité économique américaine va bientôt dépendre de la réussite du slogan "Deux voitures par famille".

2

Le temps de transport, comme l'a bien vu Le Corbusier, est un sur-travail qui réduit d'autant la journée de vie dite libre.

3

Il nous fait passer, de la circulation comme supplément du travail, à la circulation comme plaisir.

4

Vouloir refaire l'architecture en fonction de l'existence actuelle, massive et parasitaire, des voitures individuelles, c'est déplacer les problèmes avec un grave irréalisme. Il faut refaire l'architecture en fonction de tout le mouvement de la société, en critiquant toutes les valeurs passagères, liées à des formes de rapports sociaux condamnés (au premier rang desquelles: la famille).

Même si l'on peut admettre provisoirement, dans une période transitoire, la division absolue entre des zones de travail et des zones d'habitation, il faut au moins prévoir une troisième sphère : celle de la vie même (la sphère de la liberté, des loisirs - la vérité de la vie). On sait que l'urbanisme unitaire est impérialiste, et prétend constituer une unité totale du milieu humain où les séparations du type travail-loisirs collectif-vie privée seront finalement dissoutes. Mais auparavant, l'action minimum de l'urbanisme unitaire est le terrain de jeu étendu à toutes les constructions souhaitables. Ce terrain sera au niveau de complexité d'une ville ancienne.

6

Il ne s'agit pas de combattre l'automobile comme un mal. C'est sa concentration extrême dans les villes qui aboutit dialectiquement à la négation de son rôle. L'urbanisme ne doit certes pas ignorer l'automobile, mais encore moins l'accepter comme thème central. Il doit passer sur son dépérissement. En tout cas on peut prévoir son interdiction à l'intérieur de certains ensembles nouveaux, comme de quelques villes anciennes.

7

Ceux qui croient l'automobile éternelle ne pensent pas, même d'un point de vue étroitement technique, aux autres formes de transport futures. Par exemple, certains des modèles d'hélicoptères individuels qui sont actuellement expérimentés par l'armée des Etats-Unis seront probablement répandus dans le public avant vingt ans.

8

La rupture de la dialectique du milieu humain en faveur des automobiles (on projette l'ouverture d'autostades dans Paris, entraînant la destruction de milliers de logements alors que, par ailleurs, la crise du logement s'aggrave sans cesse) masque son irrationalité sous des explications

pseudo-pratiques. Mais sa véritable nécessité pratique correspond à un état social précis. Ceux qui croient permanentes les données du problème, veulent croire en fait à la permanence de la société actuelle.

9

Les urbanistes révolutionnaires ne se préoccupent pas seulement de la circulation des choses, et des hommes figés dans un monde de choses. Ils essaieront de briser ces chaînes topologiques, en expérimentant des terrains pour la circulation des hommes à travers la vie authentique

sans signature