



HAL
open science

Quels établissements humains nous réserve l'avenir ?

Daniel Pinson D. Pinson

► **To cite this version:**

Daniel Pinson D. Pinson. Quels établissements humains nous réserve l'avenir?. African and Mediterranean Journal of Architecture and Urbanism, 2023, 10 (2), 10.48399/IMIST.PRSM/amjau-v5i2.44743 . halshs-04364419

HAL Id: halshs-04364419

<https://shs.hal.science/halshs-04364419v1>

Submitted on 27 Dec 2023

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

Quels établissements humains nous réserve l'avenir ?

Daniel Pinson

Architecte et sociologue, Professeur émérite d'urbanisme, Aix Marseille Université, France

Résumé :

Cet article pose et tente de répondre à une question mille fois posée : celle de l'avenir de nos villes. Rétrospectivement on constate qu'à chaque fois le décalage entre le rêve et la réalité a été grand, entre utopie et régression. Nous prenons aussi le risque de cette question mais, ici, nous ne tracerons pas tant « des plans sur la comète » que nous n'essaierons de dégager, à partir d'une critique des dérives inquiétantes aujourd'hui constatées (renforcement des inégalités, spéculations financières), à peine atténuées par des lueurs d'espoir bien réel (essor de l'économie de la connaissance), les orientations et actions, ambitieuses parce que modestes et réalistes, qu'il faudrait engager pour rendre nos établissements humains vivables pour les générations qui nous suivront.

Mots clés : ville, nature, ségrégation, densité, étalement, habitabilité

Abstract:

This article poses and attempts to answer a question that has been asked a thousand times: the future of our cities. Looking back, we can see that each time the gap between dream and reality has been wide, between utopia and regression. We are also taking the risk of asking this question, but here we are not so much drawing up "plans on the comet" as we are trying to identify, on the basis of a critique of the worrying drifts we are seeing today (growing inequalities, financial speculation), barely mitigated by glimmers of very real hope (the rise of the knowledge economy), the directions and actions - ambitious because they are modest and realistic - that should be undertaken to make our human settlements liveable for the generations that will follow us.

Key words: city, nature, segregation, density, sprawl, habitability

Cet article est écrit au moment où le maire de Détroit (USA) annonce la faillite de la ville, une *Shrinking City*, comme disent les Américains, alors qu'au Sud du même continent la mégapole de Rio est en effervescence, entre visite du Pape, préparation de la coupe de monde de football et émeutes contre la vie chère et les inégalités...

Détroit, la ville de Henry Ford, le magnat de l'automobile (Fig. 1), qui a inspiré la Ville radieuse de Le Corbusier, après la visite de ses usines en 1935; Rio la ville de la conférence de 1992 qui mit en évidence les « dégâts du progrès »¹, d'un certain progrès, déjà dénoncé par Ivan Illich, qui comptait la guérison des accidentés de la route dans la création de richesse : le produit intérieur brut (PIB). Près de 80 ans sont passés depuis la visite de Le Corbusier à Detroit et plus de vingt ans se sont écoulés depuis le « Sommet de la Terre » de Rio, resté lettre morte, ou presque. Le sentiment qui en découle est que la planète et ses villes tentaculaires courent à leur perte. Peut-être ce sentiment est-il

¹ Le terme a été avancé en 1977 par un syndicat français, la CFDT (Confédération Française Démocratique du Travail)

celui d'un Européen et le Chinois ne vit-t-il pas les progrès de son pays - qui abrite le cinquième de la population du monde - d'une façon aussi pessimiste...



Figure 1 : Siège d'usine désaffectée à Detroit (https://www.lepoint.fr/automobile/detroit-se-declare-en-faillite-18-07-2013-1706281_646.php#11)

L'utopie qui a marqué l'idéologie du Vieux puis du Nouveau Continent, à la fin du premier millénaire, la civilisation européenne et son expansion, peut-elle continuer à guider la forme des villes d'aujourd'hui ? La question mérite d'être posée...

L'utopie de cette période est associée au formidable essor de l'industrie, notamment celle des engins de mobilité : ils vont de la voiture à l'avion et on peut y ajouter l'ascenseur ! Ce que la voiture a occasionné comme changements sur le plan horizontal (la colonisation de l'espace public, l'étalement urbain), l'ascenseur l'a suscité au plan vertical ! La hauteur n'est pas en soi une nouveauté architecturale, à l'échelle du temps historique : les grandes et riches familles de San Gimignano, dans l'Italie de la Renaissance, ont rivalisé dans l'élan vertical de leurs tours et, lorsque la technique a pu venir en aide à leurs ambitions, c'est par la hauteur que les grands industriels américains ont voulu affirmer l'étendue de leur pouvoir sur le monde. Les gratte-ciel américains sont les témoins de cette volonté de puissance (Koolhaas, 2001), une puissance économique confisquée aux monarques et aux états, une puissance idéologique confisquée aux clochers et autres minarets des religions.

Un état des lieux

Ville, industrie et finance

Et pourtant le monde d'aujourd'hui offre les signes d'autres changements économiques : le monde de la finance tend à supplanter celui de l'industrie et, plus que les usines, la ville, avec ses bureaux concentrés dans le Business District, est le lieu par excellence de ces transactions dont les NTIC accélèrent l'exécution.

Ces nouvelles économies, celle du numérique et de la finance, redistribuent la hiérarchie des villes, décrète le déclin de certaines et annonce la prospérité d'autres. Les villes européennes des bassins

miniers abandonnés ont périclités dans les années 1960, la faillite actuelle de Detroit - qui aura perdu plus de la moitié de sa population, passée de près de 2M à 0,7M - témoigne de la crise de la mono-industrie automobile, tandis que des villes comme Seattle ou Londres accompagnent l'essor des industries numérique et aéronautique pour la première et celui des services financiers pour la seconde. Jules Verne, l'auteur du « Tour du Monde en 80 jours » et du « Voyage de la Terre à la Lune », écrivain français internationalement connu pour ses anticipations romanesques, l'est moins pour cette fiction qui oppose, dans les « 500 millions de la Begum » (1879), la ville de l'acier et la ville des techniques du bien-être. Il faut, certes, faire abstraction de l'idéologie antigermanique qui marque l'œuvre de J. Verne à ce moment de l'histoire européenne, pour apprécier la justesse de la vision d'un monde possible qui rend aujourd'hui les figures de la création numérique et culturelle plus sympathiques que celle des repreneurs d'industrie en déclin et des prédateurs financiers.

Ces deux versants de l'économie, celle qui innove et celle qui spéculé, construisent un monde où le meilleur côtoie le pire : la production des inventions technologiques les plus sophistiquées est engendrée par l'attente d'une vie meilleure et plus belle et les sociétés demandent à ce que leur création profite au maximum de personnes ; mais les flux financiers que nécessitent leur production et la commercialisation de ces innovations sont dominés par un appât du gain qui, ne pouvant conduire à une répartition équitable de la richesse créée, donne naissance à des inégalités criantes. Dans les villes, un habitat misérable (Davis, 2006) coexiste avec des quartiers d'un luxe insolent (Fig. 2).



Figure 2 : Rio de Janeiro (<https://www.civitatis.com/fr/rio-de-janeiro/visite-favela/>)

Des économies-mondes à la globalisation

La fin du 2^e millénaire a sonné la fin des économies-monde, cette organisation de la planète en grandes zones d'influence, souvent à partir d'une cité-état ou d'une nation-empire. Les économies-monde ont pu s'ignorer dans l'histoire, du fait des distances, du fait des frontières, naturelles ou non, même si leur rencontre ou découverte épisodiques ont pu être à l'origine d'emprunts culturels, scientifiques et techniques, ou de commerces focalisés sur certains produits particuliers tels ces épices que les Européens ont importées des « Nouvelles Indes ». Aujourd'hui les échanges de biens et de personnes ont pris une ampleur considérable au point qu'importations et exportations ne sont plus tant régies par la rareté d'une ressource et d'un produit que par la recherche de la meilleure rentabilité de leur production. Des ressources peuvent être abandonnées pour le plus grand coût

local de leur exploitation et des productions arrêtées parce qu'elles sont fabriquées avec une rentabilité plus intéressante à un autre endroit.

En même temps l'arrêt de ces productions, si elles ne font pas l'objet de protections douanières ou de subventions, entraîne le licenciement massif d'ouvriers de ces secteurs. Cette recherche de rentabilité, qui conduit à préférer des approvisionnements lointains, est aussi à l'origine d'un accroissement des transports de marchandises, par cargos et camions, avec des mouvements parfois irrationnels, suivant des parcours erratiques qui ne permettent pas toujours la « traçabilité » des produits. Une autre conséquence en est l'émission accrue de gaz à effet de serre.

La recherche du plus bas coût, pour multiplier les ventes et s'assurer le plus grand profit, au fondement de l'économie libérale qui s'est imposée au monde à travers des instruments inventés par les grandes puissances économiques, repose sur un modèle capitaliste hyper-productiviste (Harvey, 2011) : il s'est révélé, au fil des dernières décennies, destructeur pour les communautés humaines, qu'il met au chômage ou en situation précaire, et pour la nature, qu'il a pillée au-delà de toute raison et qu'il est en train de souiller par les déchets non traités d'une consommation insatiable.

Concentration et étalement de la ville moderne

Les mégapoles contemporaines, avec leur CBD (Central Business District) sont les bases logistiques de cette économie libérale où la rapidité de circulation du capital constitue une obsession des « salles des marchés ». Un écrivain américain tel que Tom Wolfe en a donné, à travers son roman « Le bûcher des vanités » (1987) porté à l'écran par Brian de Palma (1990), et sa figure centrale du « trader », une très belle illustration.

Le gigantisme caractérise ces agglomérations multi-millionnaires, qui, pour beaucoup d'entre elles, ont brutalement surgi au début du troisième millénaire. Leur formation intervient au moment où la part des urbains devient la plus nombreuse à l'échelle d'une planète dont la population aura été multipliée par six en l'espace de deux siècles (1MM en 1800 - 6MM en 2000).

Et ces villes, dont les plus anciennes avaient une configuration spécifique dans le cadre d'économies-mondes relativement fermées, tendent à endosser une silhouette dont la ville nord-américaine, avec comme archétype NYC, serait le modèle : un CBD, des quartiers séparés selon les fonctions et la condition sociale, avec de grands axes de circulation, la plupart réservés à l'automobile, contribuant puissamment à cette séparation que distribue dans l'espace la valeur foncière inégale des localisations. Seules quelques villes, notamment les européennes, résistent à la domination de ce modèle, sans en être parfaitement protégées, comme Paris dont le centre des affaires de la Défense a été établi à l'écart de la ville historique.

A cette concentration, et à son accent vertical du CDB (Fig. 3), fait pourtant pendant un étalement périurbain, initialement engendré par les facilités d'accès que permet l'automobile, d'une part, et le désir des classes intermédiaires de se rapprocher de la nature, d'autre part.

Los Angeles est la ville emblématique de cette évolution dont on mesure aujourd'hui les effets pervers. Lotissements et maisons individuelles dispersées se sont multipliés et ont contribué à l'augmentation du trafic automobile et des prix du terrain à construire. Les embouteillages sont le

lot de ces péri-urbains et la pollution de ces millions de moteurs celui de tous les habitants des métropoles car un tel étalement rend l'alternative des transports en commun quasi impossible.



Figure 3 : Le CBD (Central Business District) de Singapour

(https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Singapore_Central_Business_District.jpg)

Dans des poches de pauvreté, au centre ou en périphérie, dans des zones difficiles d'accès ou de construction, des friches et des quartiers ghettos, quelquefois dans les cimetières comme au Caire, sont recluses des populations misérables souvent grossies par les migrations de celles qui, dans d'autres contrées, sont exposées à la guerre ou au génocide.

Miracles et mirages de la ville

La ville d'aujourd'hui, qui a été la ville du futur d'hier, est donc terriblement contrastée, entre magnificence et extrême laideur, entre luxe insolent et insupportable misère. Sa gestion, sa gouvernance comme l'on dit aujourd'hui, semble plus sensible à la satisfaction des élites qu'à celle des défavorisés, et, souvent, les aides, accordées aux pauvres par les édiles à la tête des grandes villes, ne semblent exister que pour prévenir des émeutes urbaines comme en connaît aujourd'hui le Brésil. Car, si l'instauration de régimes plus démocratiques appelle au pouvoir des fractions éclairées de ces élites, ces dernières restent prisonnières d'un système urbain et juridique qui protège les acquisitions des riches, placées en des lieux stratégiques, et rend très difficiles les initiatives qui peuvent servir les plus démunis. Certaines d'entre elles méritent d'être signalées comme « Paris-plage » (Fig. 4) qui ouvre un espace de détente, souvent rêvé en des lieux plus exotiques, aux habitants contraints de rester en ville durant leurs congés. Mais on notera que cette bonne et belle idée n'a pu être mise en place qu'en raison du caractère public de l'espace où elle est organisée : les berges de la Seine, anciens quais servant habituellement de voie complémentaire pour la circulation automobile. L'impuissance dans la construction de logements est à cet égard patente, laissant la part belle aux « marchands de sommeil », propriétaires sans scrupules profitant de la pénurie de logements abordables en centre-ville.

Plus généralement l'aménagement contemporain de la ville en privilégie avant tout les espaces centraux laissant à l'initiative exclusivement privée celui des quartiers. C'est pourtant un progrès en regard d'une situation antérieure abandonnant l'espace public à l'invasion brutale d'automobiles

particulières. Elle a rendu la ville détestable et les efforts sont portés aujourd'hui sur la réduction de son emprise.



Figure 4 : L'opération Paris-Plage en 2013 (Photo JB Gurliat / Mairie de Paris)

Ce choix est nécessaire pour les élites elles-mêmes, celles qui en sont les occupants habituels comme les élites en voyage, ferventes pratiquantes de ce qu'on appelle le « tourisme d'affaires ». Les centres des villes ont en effet pris, avec la globalisation, un fort caractère cosmopolite, et leur aménagement est désormais pensé bien plus pour attirer cette clientèle du monde entier, l'inviter à consommer et à placer ses intérêts, puis à célébrer, à leur retour, la qualité exceptionnelle de leur accueil, de leurs services, de la beauté de leurs architectures, anciennes et récentes, de la richesse de leurs musées. Des palmarès sont établis pour donner aux villes cette visibilité et la compétition est acharnée pour être sélectionné à des manifestations mondiales, sportives notamment. Elles constituent autant d'occasions, pour ce que certains appellent la « stararchitecture », de se faire remarquer. Le « Nid d'oiseau » des architectes suisses Herzog et de Moron, construit à l'occasion des Jeux Olympiques de 2008, en est, à Pékin, une magnifique illustration. Seul le futur pourra dire si ce bâtiment restera dans l'histoire comme la Tour Eiffel, cette construction sans autre utilité, en plus de célébrer le centenaire de la révolution française (1889), que de vanter les mérites du métal, matériau éminemment moderne en ce XIXe siècle, période d'essor de la ville industrielle.

Le tourisme international est peut-être l'un des aspects les plus positifs de la globalisation : à la différence des aventuriers des millénaires antérieurs, le tourisme est une découverte de l'autre qui tend à débarrasser le voyageur de l'égoïsme qui le qualifiait autrefois. Cette catégorie d'individus existe toujours mais elle semble régresser en comparaison de celles qui pensent désormais la planète, à la suite du grand anthropologue Lévi-Strauss, comme l'immense réservoir d'autant de cultures diverses et variées dont il est nécessaire de préserver les identités, si l'on veut continuer à faire du voyage de par le monde une découverte tant de paysages que de cultures. L'intérêt accru qu'y porte l'Unesco en porte témoignage en inscrivant au patrimoine de l'humanité des monuments, des villes, des paysages et des cultures du monde entier.

Cette célébration universelle de la diversité introduit ainsi, à la suite de cet « état des lieux », l'idée que nous pouvons nous faire des villes du futur, que nous préférons appeler pour la circonstance, établissements humains, terme que l'ONU emprunta à la socio-anthropologie inspirée par Marcel Mauss.

Des établissements humains pour le futur

La ville du futur ne sera pas une utopie trompeuse et irréalisable. Elle sera, ou plutôt il faudrait qu'elle soit, selon nous, une suite ordonnée de mesures sages et acceptables, allant dans le sens de ce qu'il est convenu d'appeler le développement durable, et elle se mettront en place avec des habitants persuadés du bien-fondé de ces modestes mais fondamentales transformations. Dans la plupart des cas, elles se feront sur les villes existantes et transformeront les mégapoles gigantesques en établissements à taille humaine, entre monumentalité acceptable, urbanité et habitabilité accueillantes.

Ville et économie de la connaissance

La connaissance du monde, évoquée à travers le tourisme, participe des attentes de toutes les sociétés. Les spéculations bancaires seront stoppées et l'économie de la connaissance s'imposera comme l'un des moteurs les plus importants de la création de vraies richesses. Les NTIC, en dépit de certaines dérives, en constituent déjà le meilleur ambassadeur et la création de ces technologies alimente un secteur économique parmi les plus dynamiques, en termes de productions matérielle et immatérielle. C'est en effet dans cette activité qu'on trouve les entreprises les plus performantes si on les rapporte à leur rentabilité capitalistique : progression du chiffre d'affaires et bénéfices. Elle a donné naissance à des innovateurs placés à la tête de fortunes colossales dans le domaine des ordinateurs, des logiciels ou des moteurs de recherche, dont la tendance monopolistique est souvent critiquée.

L'accès à ces produits, terminaux et toile (Web), par des populations sans cesse plus larges, y compris dans des pays faiblement développés, modifie le fonctionnement des sociétés, les relations et les comportements des individus qui les composent. La possession des cellulaires a accru leur autonomie, leur indépendance et modifié l'échelle des réseaux sociaux, les détachant des voisinages et des territoires, pour les inscrire dans des réseaux planétaires en rapport avec des préférences thématiques très diverses : culturelles, politiques, idéologiques, etc. Ces nouveaux réseaux sociaux seraient même à l'origine de mouvements sociaux autrefois inspirés par des organisations fondées sur d'autres types de médias, comme les organes de la presse écrite, avec une mise en action beaucoup plus lente.

Un des effets du recours à ces technologies est un plus grand détachement des contraintes d'espace et de temps, ce qui conduit à envisager son propre rapport à certaines ressources de manière entièrement différente, à substituer à la nécessité de la proximité et de la mobilité des modalités d'utilisation à distance accélérant la mise à disposition immédiate ou faiblement différée d'à peu près toutes sortes de ressources entrant dans le travail et la consommation.

Ainsi est rendu possible le télétravail, pour une part variable, dans certaines activités de services, réactualisant des formes anciennes, précapitalistes, du travail à domicile, mais aussi pour des activités de formation, de loisirs...

L'organisation des territoires peut s'en trouver fortement modifiée et tout particulièrement leur mise relation. La mobilité des personnes s'en trouvera changée dans la mesure où le travail pourra en partie être exécuté à domicile, autorisant un éloignement plus grand entre le lieu de travail et le domicile. Les espaces de vente des produits de consommation, qui avaient remplacé le petit commerce de quartier par les *malls* ou les hypermarchés, pensés pour l'accès en automobile et des achats groupés, s'en trouvent d'ores et déjà affectés, prenant la forme de vastes lieux de stockage banalisés pour le commerce en ligne depuis son ordinateur.

Enfin les activités de connaissances tendront à occuper une part plus grande dans les activités humaines, réduisant d'autant les effectifs et le temps passé dans les activités de production, elles-mêmes rendues moins pénibles et plus efficaces du fait de l'avancée des connaissances, leurs applications technologiques et la découverte de matériaux plus performants et plus aisément manipulables. Ce temps disponible pour la connaissance sera réemployé dans des activités axées sur les loisirs et la culture.

Dans la mégalopole faire renaître et relier des cités-jardins

À partir de ce qui a été dit précédemment des avantages de l'accès par Internet, et, encore plus haut, sur le caractère irrationnel des échanges des économies de la production et de la finance, on peut penser que les sociétés, en premier lieu leurs fractions les plus responsables, iront dans le sens de la réduction des activités de transports car ces dernières, par l'émission considérable de gaz à effet de serre, engendrent des dommages irréversibles pour notre maison Terre. Et ce constat est d'une gravité d'autant plus grande que, en dépit d'une controverse persistante, la thèse de l'origine anthropique du réchauffement climatique est avérée (2007) !

Les villes vont ainsi devoir réorganiser leur système de transports, urbain et interurbain, pour réduire sa contribution importante au réchauffement généralement estimée à 30-40%. Cela passe en grande partie par un moindre recours au véhicule personnel (Fig. 5), devenu un mode de vie et une prothèse que l'individu moderne a incorporé au point de pouvoir difficilement s'en passer dans la ville tentaculaire d'aujourd'hui, et ce d'autant que son habitacle est doté des technologies les plus séduisantes (radio, téléphone, GPS, climatisation...).

Le futur des villes, à la différence des années où ont dominé les thèses du Mouvement moderne, vilipendant la ville historique et ses « rues corridor » (Le Corbusier), ne peut faire abstraction de ce qu'elles sont aujourd'hui devenues, de leur histoire récente. Comme ce futur doit donc faire avec ce qu'elles sont : une offrande à la déesse automobile, un travail considérable est à entreprendre pour requalifier leur espace public et y réintroduire une nature qui servira de cadre à des transports collectifs, moins consommateurs d'espace, et à des cheminements piétons ayant le souci des populations fragiles (enfants et personnes âgées). Cette tendance est déjà engagée et devra se confirmer. La récupération des friches de la première industrie, situées la plupart du temps en première couronne, permettra, quant à elle, de créer des poumons de verdure qui sont insuffisants dans les grandes villes.

La ville deviendra respirable et la marche sera un exercice que les personnes, quelle que soit leur âge, pratiqueront avec plaisir dans un environnement débarrassé de la pollution des voitures ; elles l'envisageront comme bénéfique pour guérir définitivement l'obésité, pandémie potentielle liée au manque d'activité physique et à la sédentarité trompeuse que constitue le recours au véhicule personnel.

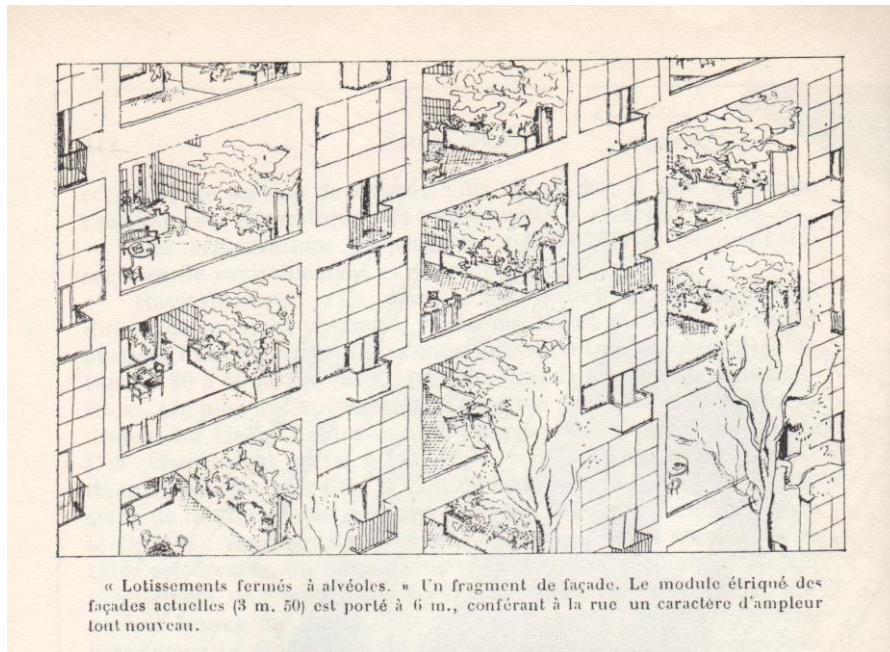


Figure 5 : Lotissement à alvéoles (Le Corbusier, *Urbanisme*, 1925) repris dans les immeubles à redents de la Ville Radieuse de 1935

Centralités principales et villes satellites

Implicitement la voiture, qui crée encombrements et pollution, évoque l'énergie fossile qui l'alimente, dont tendent à dépendre des nations qui en sont faiblement pourvues, y compris la plus puissante d'entre elles, qui en a aura enrichi d'autres pour un temps. L'effet de son utilisation sur le réchauffement comme son épuisement, illusoirement différé, permettront aux énergies propres et renouvelables (hydraulique, éolienne, photovoltaïque...) de la remplacer. Mais les habitudes de l'économie d'énergie devront être conservées.

Les immeubles de grande hauteur du temps des triomphes des grandes multinationales, gourmands en énergie, érigés comme symbole de puissance économique, justifiés au nom de la rentabilisation du foncier central, ne pourront être considérés comme des modèles de la ville future. Par des mesures politiques et foncières appropriées, les établissements humains s'attacheront à faire tomber la pression foncière en récupérant une rente que les propriétaires des zones centrales doivent à la collectivité. La construction en hauteur ne pourra plus être justifiée pour ce motif, et la compétition des tours n'aura plus de véritable raison d'être. Celles qui existent et ne présentent pas de défauts de sécurité pourront être maintenues, remplissant cette fonction de signal du centre qu'elles jouent en maints endroits, en plus d'autres qui ne se réduiront pas à des sièges de banque ou de compagnies pétrolières. Le démontage des plus anciennes permettra leur remplacement par des immeubles urbains ordinaires, de faible hauteur (R+5) mélangeant activités non polluantes, caractéristiques de beaucoup de nouvelles petites entreprises dites « *start up* », et résidences, ménageant des espaces de jardins suspendus comme les avaient conçus Le Corbusier dans son pavillon de l'Esprit Nouveau, prototype de ses immeubles à redents de la ville de 3 millions d'habitants (1922-1935) (Fig. 6).



Figure 6 : *Brooklyn Grange*, jardin sur le toit d'un immeuble à New York :

https://www.facebook.com/BrooklynGrange/photos_stream

L'Anglais Howard, à la fin du XIXe siècle, avait énoncé et schématisé un modèle de « cités jardins » qui n'a jamais été pleinement réalisé. Fondé sur le principe d'une ville centre de 50 000 habitants et de villes satellites de 30 000 habitants reliés par le train et séparés par un *Green Belt*, ce modèle devrait être repris pour restructurer les villes existantes et en faire des établissements humains polycentriques distinguant clairement les zones construites et les zones agricoles et naturelles.

Les satellites seront structurés à partir de centralités secondaires, où l'on trouvera, regroupés, d'abord l'école, espace fondamental pour l'économie de la connaissance et lieu propice à la socialisation des enfants et de leurs parents, et les services encore utiles dans une société apaisée par le plein emploi. Elles participeront à la réorganisation des zones périurbaines, dont les constructions dispersées gaspillent le terrain à construire et rendent certains services plus difficiles et coûteux (alimentation en énergie, collecte des déchets, desserte par les transports), en tirant le meilleur parti des anciens noyaux villageois comme espace de mémoire constitutif de ces centralités secondaires.

Les grands ensembles, qui ont été un habitat collectif d'urgence réalisé avec des techniques expéditives, peu malléables et décriés par leurs propres habitants, seront démolis ou fortement restructurés au profit d'un habitat à énergie positive, moins homogène dans sa configuration, d'échelle domestique plus familière, mélangeant le collectif et l'individuel de telle sorte que sa densité acceptable ne mette jamais les stations de transports collectifs à plus de 5 mn de marche à pied de n'importe quel logement.

Bourgs et villages, campagne et nature

Parmi les établissements humains, la grande métropole restructurée en ville-centre et satellites ne constituera qu'une catégorie parmi d'autres : les bourgs et les villages autrefois attachés à leurs territoires de campagne deviendront des parties distinctes de la ville par leur éloignement mais rattachée à elle par la qualité des services dont ils bénéficieront, en particulier, et en plus de l'école,

de leur bonne connexion à la toile, de telle sorte qu'ils puissent accueillir des ménages, autres qu'agriculteurs et retraités, dont les membres ne sont pas assujettis à des déplacements pendulaires intensifs. La masse de population de ces villages oscillera entre 1500 et 3000 habitants de telle sorte que les services puissent y rester viables.

L'agriculture sera moins orientée vers l'élevage bovin, générateur de gaz à effet de serre, que vers les cultures céréalières, maraîchères et arboricoles, sans engrais autre que naturels et sans pesticides. Des activités dont le déclin est dû à l'emploi irresponsable des pesticides, comme l'apiculture, retrouveront un nouvel essor. La mise en évidence de la valeur supérieure du régime alimentaire, dit « crétois », contribuera au développement des cultures maraîchères et domestiques locales et à la restauration des vergers. Les paysages s'en trouveront transformés et embellis d'autant que la tendance latente de l'agriculteur à devenir le jardinier de la nature se sera renforcée pour offrir aux urbains un dépaysement encore indispensable malgré la réintroduction de la nature en ville (Berque, 2008) (Fig. 7). Cette dernière sera une sensibilisation préparatoire à la découverte de régions qui auront retrouvées leurs spécificités, du fait que les cultures et les essences végétales n'auront pas été forcées par les artifices des manipulations industrielles. L'agriculteur-paysagiste sera une figure de la campagne, côtoyant d'autres créateurs installés dans les bourgs et des villages, sans en être prisonniers car la double résidence constituera un mode de vie généralisant une condition ancestrale, plus répandue dans l'Athènes de l'antiquité et la cité abadite de Ghardaïa que dans nos cités contemporaines où il est réservé aux très riches.

Pour lier les villages aux grandes villes, les anciennes liaisons ferroviaires abandonnées au profit des voies automobiles seront réactivées sur le mode tram-train et le confort des wagons permettra aux voyageurs d'être disponibles pour des activités de travail et de loisir, comme la tendance s'en dessine aujourd'hui avec les tablettes numériques. Le tracé souvent très sinueux de ces anciennes lignes, conséquence de la desserte de villages dispersés mais aussi de la prise en compte du relief (le « chemin des ânes » se moquait Le Corbusier, fervent défenseur des machines) ne constituera plus un inconvénient, à l'origine de la lenteur de ces trajets. Car le temps ne sera plus, dans la nouvelle société, « de l'argent », puisque la rotation des capitaux ne sera plus le moteur principal du système économique. Ainsi le temps de transport pourra être évalué aussi bien comme temps actif, avec le recours au numérique et grâce au confort des tram-train, que comme temps contemplatif pour profiter de la beauté des paysages que les lignes du petit train d'autrefois réservent aux voyageurs.

Reste cette question importante de la « maison des hommes », petite ville dans la grande maison qu'est la ville, pour reprendre la conception qu'en avait Leon Battista Alberti. L'architecture s'est d'abord occupée de technique et d'esthétique et ce n'est que beaucoup plus récemment que l'usage de son habitat par l'habitant est devenu une exigence de qualité (Pinson, 1993) plus qu'une nécessité pour sortir de la condition de « sans abri ». L'afflux des ruraux dans les villes, partout dans le monde, a conduit à des solutions de logement minimal dont la figure est une addition de « cellules » identiques en position horizontale ou verticale. Une solution d'urgence en rupture avec les imaginaires sociaux qui ont en mémoire les constructions vernaculaires si simples et si belles dans leur agencement et leur intime rapport au contexte d'où elles puisaient leurs matériaux.



Figure 7 : Le silo à vélos de la Gare d'Amsterdam (Photo de l'auteur)
Des maisons habitables et maîtrisables

Comme beaucoup d'autres productions, celle des maisons doit revenir à l'utilisation des ressources locales. Lorsque nous disons maison, terme qui trouve une traduction dans toutes les langues, nous pensons collectif et individuel, car le mot logement est une catégorie qui relève de la statistique et du décompte de sa pénurie qui est criante, y compris dans les pays développés. En termes de construction, les bâtiments vernaculaires présentent des qualités qu'il est nécessaire de réactualiser, tant au plan des matériaux employés que des techniques d'édification et des dispositions de l'espace dans son environnement (Rapoport, 2003). La pierre, la brique et le bois doivent concourir plus largement à la construction en remplacement du béton, grand gaspilleur d'énergie (Fig. 8).



Figure 8 : Résidences en construction pour les chercheurs de l'Université Mohammed VI (Elie Mouyal, architecte)

L'énergie est aujourd'hui au centre des réflexions sur le confort des maisons, mais la pertinence de leur conception, en termes de volume, d'orientation, de groupement, de matériaux et de choix des modes de contrôle des ambiances, est déterminante pour parvenir à cet idéal d'une maison à énergie positive, plus productive que dépensière en énergie. À cet égard les techniques les plus ancestrales

(puits canadiens) comme les plus contemporaines (pompes à chaleur, centrale photovoltaïque) peuvent être utilisées pour apporter la meilleure solution pour le maximum de confort.

Ces techniques utilisées dans la construction du logement, notamment dans ses aménagements intérieurs, laisseront une large place à l'autoréparation ou à l'auto transformation par l'habitant, ce qui implique des centres d'outillage appropriés, à proximité des logements, directement gérés par la communauté des résidents. Cette relation de responsabilité à l'égard de son lieu de vie est importante : elle va dans le sens de cette « convivialité » préconisée par le philosophe Ivan Illich dans les années 1970 et elle concourt à l'éducation des citoyens pour la maîtrise de leur environnement proche, premier niveau d'une conscience de citoyens du monde, attentifs aux enjeux de préservation de la planète. Quelques véhicules seront attachés au groupe de maisons pour l'accès à des services ou des transports particuliers.

Nous étions partis pour un lointain voyage, et sommes de retour à la maison ; pour conclure...

Conclusion : le futur comme inventaire du passé...

Notre futur, celui de nos établissements humains, est une chose sérieuse, et il pourrait être sérieusement compromis si les hommes ne se rangeaient pas à plus de sagesse. Le futur est une promesse, pour l'homme comme pour la planète qui est sa maison, s'il sait contenir son avidité, se penser non comme maître de la nature mais comme partie de la nature et partenaires d'autres êtres dans cette nature. Ses villes et ses territoires doivent participer de ce projet et penser la vie en modération, dans l'attention au futur qui restera aux générations suivantes. A partir d'un état des lieux de la situation de frénésie consummatrice qui caractérise aujourd'hui nos sociétés et nos villes, entre excès des plus riches qui ne se résignent pas à réduire le luxe de leur train de vie et dénuement des plus pauvres qui aspirent légitimement à ce dont profitent les plus riches, nous avons tenté, dans un article nécessairement trop court, de dessiner un avenir pour les établissements humains. Notre conviction est qu'ils s'épanouiront dans une plus juste répartition des richesses et dans une économie de la connaissance qui, à côté de formidables innovations, restaurera des savoirs ancestraux trop vite oubliés. Le futur était aussi dans le passé.

Bibliographie :

Berque, Augustin (2008), *La pensée paysagère*, Paris : Archibooks+ Sautereau.

Davis, Mike (2006), *Le Pire des mondes possibles, De l'explosion urbaine au bidonville global*, Paris : La Découverte.

Harvey, David (2011), *Le capitalisme contre le droit à la ville, néolibéralisme, urbanisation, résistances*, Paris : Ed. Amsterdam.

Koolhaas, Rem (2001, édition originale 1978), *New York Délire*, Marseille : Parenthèses.

Lévi-Strauss, Claude (1971), *Race et Culture*, Paris : Albin Michel – Unesco.

Pinson, Daniel (1993), *Usage et architecture*, Paris : L'Harmattan.

Rapoport, Amos (2003, édition originale 2000), *Culture, Architecture et Design*, CH-Gollion : Infolio éditions.

Daniel Pinson, Architecte DPLG (ENSBA Paris 1970), Docteur d'Etat ès Lettres et Sciences humaines (Université de Paris X – Nanterre, 1990), est aujourd'hui Professeur émérite de Aix-Marseille Université, rattaché au laboratoire TELEMMe. Ses recherches ont porté sur la question de l'usage en architecture et en examine les différents aspects à toutes les échelles des établissements humains. Il est l'auteur de nombreux articles et de plusieurs livres dont « Architecture et modernité » (1996, Paris : Flammarion).

(Cet article est la version française de : Revue Architecture et Environnement, Canton, Chine, 2013, 4, pp.72-74.)