

2. 5. - LA NATURE

2. 5. B. LE SYSTEME DE LA NATURE

III - L'urbanisme

2. 5. 32.

A l'époque moderne, la nature est devenue environnement. Ce glissement de sens s'est opéré de manière brutale, dramatique, lié à la prise de conscience de nos capacités d'intervention, de transformation et surtout de dégradation des milieux naturels. Des capacités devenues disproportionnées par rapport à la condition humaine elle-même, qu'elles fragilisent et menacent. Au bout de cette prise de conscience, il y a le constat que la nature ne peut plus être envisagée sans l'homme – qu'il n'y a plus de nature comme frontière du monde humain. Notre planète est notre destin : voilà ce que recouvre le terme d'environnement.

Pour autant, l'idée d'environnement ne marque pas comme un effacement de celle de nature. Elle s'impose plutôt logiquement au bout de l'idée de nature, comme cela est sensible chez Schelling, nous l'avons vu. La nature doit être entendue comme environnement, en effet, car elle n'a guère de sens à désigner un non-humain, qui ne saurait de toute manière être compris que dans son rapport à l'homme et, de fait, ne peut plus désormais être envisagé autrement, compte tenu du poids que l'homme fait peser sur le cours de la planète. Pour le marquer, on parle d'Anthropocène, une nouvelle époque géologique, succédant à l'Holocène, dominée par l'impact humain sur la planète et qui aurait commencé en 1784, lorsque James Watt déposa un brevet pour sa machine à vapeur. Vivre dans l'Anthropocène, comme l'écrivent des auteurs, c'est habiter le monde non linéaire et peu prédictible des réponses de l'histoire-Terre à nos perturbations¹.

Ainsi, conçue comme environnement, la nature est finalement notre monde commun. Elle définit les conditions qui nous sont données pour exister et, plus précisément, ce qui nous permet d'exister de manière différenciée parmi les

¹ Voir C. Bonneuil & J-B. Fressoz *L'événement anthropocène*, Paris, Seuil, 2013. Le concept d'Anthropocène serait dû au chimiste Paul Crutzen. Certains estiment que cette ère a commencé bien plus tôt que la révolution industrielle.

autres. L'environnement est la nature mais lourde de tout le poids des hommes et, à cet égard, le contraire de l'environnement est une pastorale, nous l'avons vu, comme rêve d'un monde au sein duquel nous pourrions être pleinement nous-mêmes avec et malgré les autres. Un mythe pastoral qui, de nos jours, rêve d'une nature préservée, conservée – d'un monde sans la présence incongrue, saccageuse, des autres. De sorte que nous employons toujours deux mots distincts pour parler d'environnement et de nature. L'environnement, c'est le monde encombré par les autres. La nature, c'est le même monde sans eux. Loin que l'environnement ait conduit à repenser l'idée de nature, les deux notions se superposent ou s'affrontent. Elles demeurent distinctes. Ainsi trouvera-t-on sans doute abusif de traiter de questions d'urbanisme sous le registre de la nature. On aura l'impression que nous mettons les villes à la campagne !

Ce qui empêche une ville d'appartenir à la nature, dira-t-on, c'est qu'elle est le produit d'une histoire. Mais l'environnement l'est tout autant ! Et, si les questions environnementales sont devenues aujourd'hui une manière de rappeler à l'humanité que sa propre violence est son destin, il nous reste à comprendre que la nature n'est pas une question d'arbres et de petites fleurs. Qu'elle ne peut pas désigner uniquement la campagne, ou les seuls espaces qui échappent (encore) à l'influence des hommes. Cette nature libre d'hommes n'est qu'un aspect de notre environnement – et, quelque part, plus qu'une réalité, la limite infranchissable car idéale, idéologique avons-nous même fini par reconnaître, que nous voudrions imposer à nos prochains. Réciproquement, dans notre environnement, cette nature que nous voulons sauver est plutôt à présent comme le désolant symbole de notre impuissance, individuelle et collective, à maîtriser et plus encore à peser sur le cours des choses qui modifient notre monde. C'est pourquoi il nous faut être attentifs au fait que les questions d'environnement s'inscrivent désormais sous le registre de la catastrophe, particulièrement dans le domaine urbain.

*

Ce que l'on peut nommer le « catastrophisme » contemporain naît d'un constat : nous savons et pourtant nous ne faisons rien ! Aussi la catastrophe

paraît-elle promise, inévitable. Vision abusive ? Un auteur suggère, après Hans Jonas, que, quel que soit le sujet qui lui sert de prétexte et dans la mesure où un constat d'impuissance l'inspire, seul ce catastrophisme peut encore avoir la vertu de nous mettre en mouvement. Il convient de faire comme si la catastrophe était certaine pour lutter contre la perception commune qui nous pousse à admettre, quand un événement survient, qu'il pouvait ne pas se produire et, aussi bien, qu'il pourrait ne pas se produire tant qu'il n'est pas survenu. Nous ne devons pas hésiter à jouer les prophètes de malheur, plaide en d'autres termes Jean-Pierre Dupuys (Petite métaphysique des tsunamis, 2005²). Les catastrophes futures ont lieu ici et maintenant car c'est à présent qu'elles se forment. Pas question de les reporter sur les générations futures. Cela nous invite trop à ne rien faire ! Nous affrontons un mal "systémique", qui n'est ni moral (il n'est pas voulu) ni naturel (son accomplissement dépend de nous). Le mal est la conviction que nous pouvons ne rien faire d'essentiel tant que la catastrophe ne s'est pas produite, tant que nous pouvons escompter qu'elle ne se produira pas, car une telle attitude est la catastrophe elle-même ! La dégradation de notre environnement a lieu ainsi par accréation de mauvais indicateurs et tant que nous n'agissons pas à la hauteur de cette accumulation de petites menaces, elle paraît un destin inéluctable dont nous sommes à la fois les victimes et les responsables. Il nous faut donc nous projeter dans le temps futur de sa réalisation pour comprendre que la catastrophe a lieu maintenant et qu'elle est ainsi à la fois nécessaire et improbable, comme un destin que nous avons encore, peut-être, le pouvoir d'écarter.

En regard, le principe de précaution manque son objet, souligne J-P. Dupuys. Car ce n'est pas tant notre ignorance qui est en cause que notre incapacité à croire et, de là, à agir. Notre environnement est notre nature – il est nous-mêmes révélés à nous-mêmes comme nature, comme difficulté à agir tous ensemble autrement que comme nous le faisons.

C'est là particulièrement ce que les villes offrent à voir. En elles, notre nature est violence et splendeur. C'est dans la formation des villes que se dévoile le plus crûment notre nature, comme environnement immédiat, comme monde investi des attentes et des trépidations humaines. Phénomène humain, le fait urbain a

² Paris, Seuil, 2005. Voir du même auteur *Pour un catastrophisme éclairé*, Paris, Seuil, 2002.

pourtant le caractère de nécessité des phénomènes naturels qui ne sont pas soumis à l'arbitraire des hommes. C'est ainsi que, sous bien des aspects de nos jours, les villes paraissent catastrophiques. Leur développement, en effet, nous échappe et nous blesse. Pour éviter ce destin, nous retrouvons un réflexe de jardinier : clôturer et défendre un îlot. Limiter les circulations, aérer le tissu urbain, réhabiliter les quartiers et favoriser ainsi (bien sûr cela n'est pas dit) une spéculation immobilière qui aura tôt fait de rejeter, avec les classes populaires, les nuisances hors de l'enclos. Londres, Paris, Barcelone, ... Nombreuses sont les villes dont l'urbanisme a été ainsi pensé ces trente dernières années.

Pour notre propos, l'urbanisme sera moins intéressant en lui-même qu'à travers les problèmes qu'il rencontre ou soulève. De là le jour critique sous lequel, délibérément, nous l'envisagerons. Il ne s'agira cependant pas ci-après de juger les villes et leurs réalisations architecturales, de distribuer bons et mauvais points mais d'appréhender la réalité massive d'un environnement qui – là est le point déterminant pour notre propos - se laisse facilement caractériser comme étouffant, hostile, débilitant en même temps que fascinant, pour tenter de comprendre comment se crée une telle nature – comment se produit une catastrophe.

Il s'agira ainsi de comprendre que la nature, comme environnement – les villes représentant désormais l'environnement immédiat de la majorité des êtres humains – que la nature est notre extériorité. Impensable sans nous, en même temps que représentant une limite pour nous.

*

Au début de notre réflexion, la nature était l'ordre du monde, dans lequel nous étions inclus et dont nous tentions de deviner l'organisation. Peu à peu, cependant, nous avons été conduits à reconnaître la nature comme relative à nous, comme notre propre extériorité. Quelque chose qui ne peut être pensé sans nous mais qui en même temps nous fait face, nous renvoyant notamment le reflet désolant de notre impéritie sous la forme de catastrophes annoncées. Il nous reste

ainsi à présent à tenter de saisir comment nous sommes producteurs de nature. Et c'est particulièrement ce que le monde urbain invite à penser.

Car il faut aller plus loin qu'annoncer ou craindre la catastrophe. D'autant qu'il semble assez vain, quoiqu'en dise Jean-Pierre Dupuys, d'espérer que cela puisse changer grand-chose ! Dans les années 50, Günther Anders parlait de la menace que faisaient peser sur l'humanité les arsenaux nucléaires. L'immoralité d'aujourd'hui, disait-il, est notre paresse face à l'apocalypse, notre refus de reconnaître le danger (Meurtre nucléaire n'est pas suicide, 1959). Aie le courage d'avoir peur et de faire peur !, enjoignait-il. En 1981, cependant, force lui était de constater que focalisée sur les défaillances des réacteurs, la jeunesse ne voyait plus guère le danger de la guerre nucléaire (La menace nucléaire, 1981³). Autant en prendre son parti : la catastrophe la plus redoutable que nous puissions craindre n'est peut-être pas une destruction massive. Elle correspond plutôt, comme dans l'étrange fable de Yoko Ogawa, à la disparition progressive, dans notre environnement, d'objets, de plaisirs et de valeurs dans l'indifférence générale, sans laisser même de souvenirs, sauf chez quelques-uns (Cristallisation secrète, 1994⁴). La pire catastrophe serait un amoindrissement d'être général et massif mais inaperçu et même nié, par manque de références.

Il faut donc aller plus loin et, dès lors que notre environnement peut être caractérisé comme inhumain ou hostile, dès lors que des hommes peuvent ne pas se reconnaître dans leur propre environnement, il ne faut pas hésiter à dire que la catastrophe a déjà eu lieu et qu'elle ne correspond pas tant à un problème de dégradation ou d'inaction qu'à la manière positive dont nous produisons notre monde.

Si notre rapport à la nature s'inscrit désormais, avec la crise écologique, sous le registre de la catastrophe, possible ou déjà réalisée, si la question de la gestion de l'environnement ne peut plus être contournée, c'est qu'au fond une autre question nous agite qui porte sur notre nature. Non pas la question de la nature humaine mais celle de savoir comment les hommes, ensemble, peuvent produire un monde dans lequel beaucoup ne se reconnaissent pas et qu'un grand nombre n'acceptent pas. Comment notre environnement, dans ses excès et ses

³ trad. fr. Paris, Ed. du Rocher/Le serpent à plumes, 2006. Contient le texte précédemment cité.

⁴ trad. fr. Paris, Actes sud, 2009.

dégradations, peut nous être une contrainte et ainsi comme une nature, sans que nous puissions ni l'accepter ni facilement le modifier. La crise écologique actuelle a trait au fond à cette question, qui est pourtant rarement posée comme telle. Face aux dégradations environnementales, on s'attache en effet plutôt à pointer des dysfonctionnements et à les corriger. Ou bien le discours, radicalement critique, appelle des changements radicaux. Rêvassant de bouleversements majeurs, il essaie d'imaginer un monde à rebours de celui qui existe dont, ne saisissant plus le sens, il ne reconnaît pas non plus la logique. On en vient ainsi à sanctifier une nature extérieure, dont on veut désormais se mettre à l'écoute pour lutter contre nos propres égarements, quand la réponse est sans doute plutôt à trouver au cœur de nos villes.

*

Au total, nous envisagerons successivement :

- A) La naissance de l'urbanisme moderne*
- B) La fin des villes*
- C) L'utopie agissante*
- D) L'homme et la ville*

A) La naissance de l'urbanisme moderne

2. 5. 33.

De l'Antiquité à la Renaissance.

On peut définir l'urbanisme comme la discipline qui s'efforce de concevoir a priori l'espace bâti et d'en planifier le développement. L'urbanisme est la discipline qui envisage la ville comme un tout et tente de la faire exister ainsi.

Notre époque aimant les ruptures inaugurales et décisives - si possible fondées sur des paradigmes nouveaux - on situe volontiers la naissance de l'urbanisme sous la Renaissance, à travers des œuvres comme *L'architecture et art de bien bâtir* (1452 ; ne sera imprimé qu'en 1485⁵) de Leone Batista Alberti ; lequel fit redécouvrir les idées de l'architecte romain Vitruve. Pourtant, chez ce dernier, note Henri Lefebvre, la ville brille encore par son absence. Il ne parle que d'elle mais il ne parle pas d'elle, qui n'est pour lui qu'une collection de monuments publics et de maisons privées. Ce n'est qu'au XVI^e siècle que la ville paraît être considérée pour la première fois dans son unité (*La production de l'espace*, 1974, pp. 312-313⁶).

En ce sens, on souligne également l'impact décisif qu'exerça à la même époque la codification des règles de la perspective frontale (voir 2. 2. 4.), qui permirent d'appréhender la ville comme un tout, chaque objet y étant situé au sein d'un espace homogène⁷. A la Renaissance, Rome fera ainsi l'objet de plans de plus en plus précis, de celui de Leonardo Bufalini (1551) à celui de Giovanni Maggi (1625)⁸. Pour une ville comme Paris, toutefois, les premiers plans exacts ne seront produits qu'au XVIII^e siècle (notamment celui de l'abbé Delagrive en 1728).

S'est ainsi généralement imposée la vision selon laquelle l'urbanisme est une idée résolument moderne, dont les principes d'orthogonalité et de perspective sont inséparables. Or cette vision paraît effectivement appropriée si l'on considère l'évolution de certaines villes, comme Tokyo.

Il semble qu'à Edo, l'ancien Tokyo, la voirie à angle droit se soit imposée uniquement pour mieux défendre les châteaux autour desquels la ville fut bâtie. Pour le reste, la ville n'a pas été construite autour d'édifices prestigieux tels que temples ou théâtres (très populaires, ils n'étaient pourtant que de simples échoppes). Edo n'avait pas de centre spatial et, copiée plus tard sur l'Occident, la place publique ne prit

⁵ trad. fr. Paris, Kerver, 1553.

⁶ Paris, Anthropos, 2000.

⁷ Voir P. Cardinali *L'invention de la ville moderne*, Paris, La Différence, 2002.

⁸ Voir G. Labrot « Rome et ses images » *Revue d'esthétique*, n° 3-4, 1977.

jamais à Tokyo comme lieu de rassemblement. Boutiques et lieux de rencontres étaient installés dans les rues arrière et les cours des immeubles. Les rues diagonales n'apparurent dès lors que, sous l'ère Meiji, au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, les impôts locaux furent calculés non plus sur la largeur mais sur la surface des lots⁹. Tokyo s'est bâtie sur une base centripète, en rapport avec des éléments extérieurs à la ville (lieux remarquables, etc.), sans opposition à la campagne, du fait notamment de son absence de fortifications, selon un modèle original de croissance en mosaïque. Par la suite, et pour ces raisons, la ville s'est facilement étendue avec le rail¹⁰. Tardivement appliqués, les principes de l'urbanisme moderne ne semblent pas avoir véritablement régi sa croissance.

Il semble toutefois difficile de soutenir que l'orthogonalité n'a pas été un principe déterminant avant la Renaissance et que, réciproquement, les villes ne la respectant pas n'ont pas été pensées comme un tout. L'Antiquité, ainsi, n'a pas manqué d'urbanistes¹¹. Hippodamos de Milet, qui fit le plan de la reconstruction du Pirée vers 475 av. JC, s'inspira de Platon pour proposer de reconstruire Milet, détruite par un tremblement de terre, selon un plan en damier distinguant les quartiers des artisans, des agriculteurs et des guerriers.

Aristote parle d'Hippodamos dans sa *Politique* (II, VII¹²). Aristophane se moquerait de lui dans *Les oiseaux* (414 av. JC¹³).

En fait, de tels plans en damier semblent avoir été assez communs dans les cités d'Ionie dès le VII^e siècle av. JC et, selon Lewis Mumford, Hippodamos fut plus proprement peut-être le premier à concevoir une agora fermée. La première citée construite *ex nihilo* d'après un plan d'ensemble pourrait être Thurium, une colonie athénienne fondée en 443 av. JC à l'initiative de Périclès (*La cité à travers l'histoire*, 1961, p. 250¹⁴).

La ville en damier est sans doute la structure urbaine la plus générale à travers le monde, souligne Fernand Braudel. Les plans quadrillés orthogonaux ont été connus en Mésopotamie, en Amérique du Sud, en Inde, en Chine (mais furent toujours rares au Japon, quoique ce fut le cas de Nara où se fixa la Cour en 710). Deux civilisations seulement, note Braudel, ont sciemment créé des villes enchevêtrées et irrégulières : l'Islam (dont l'Inde du nord) et l'Occident du Moyen Age (*Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV^e-*

⁹ Sur tout ceci, voir J. Hidenobu *Tokyo, a spatial anthropology*, 1985, trad. anglaise University of California Press, 1995.

¹⁰ Voir N. Aveline « Tokyo, métropole japonaise en mouvement perpétuel » sur le site *Géoconfluences.ens-lyon.fr*, septembre 2006.

¹¹ Voir R. Martin *L'urbanisme dans la Grèce antique*, 1956, Paris, A. et J. Picard et Cie, 1974.

¹² trad. fr. Paris, Vrin, 1977.

¹³ *Théâtre complet II*, trad. fr. Paris, GF Flammarion, 2000.

¹⁴ trad. fr. Paris, Seuil, 1964.

XVIII^o siècle, I : Les structures du quotidien, 1979, p. 436¹⁵). Encore est-ce un simple préjugé, souligne Mumford, qui nous fait croire que les villes du Moyen Age étaient bâties sans plan d'ensemble ni partis pris urbanistiques (chap. IX) - certains auteurs ont d'ailleurs pu souligner la continuité du développement urbain en Europe depuis le Moyen Age¹⁶.

Longtemps, ce préjugé aura reposé sur la croyance, aujourd'hui remise en cause, qu'avec les grandes invasions, du IV^o au VIII^o siècle, le réseau urbain se serait démantelé, avant d'être reconstitué, sans vision d'ensemble, tout au long du Moyen-âge. Toutefois, outre que le plan en damier put être appliqué à cette époque (Delft, Turin, Palma la Nuova près de Venise), la volonté de traiter les rues comme autant d'éléments d'un ensemble plus vaste n'attendit pas la codification de la perspective frontale. Pas plus que le percement de larges et droites avenues ne répondit à des impératifs de circulation, comme en témoignent les cités mayas ou incas (peuples qui ignoraient les véhicules à roues). Selon Mumford, la sinuosité des rues médiévales était délibérée, répondant à des impératifs utilitaires (protéger des intempéries les échoppes installées à même la rue) et esthétiques (ménager des effets de surprise).

Qu'une morphologie urbaine puisse être planifiée sans privilégier perspectives et lignes droites, c'est ce dont témoignera encore l'aménagement des grands canaux circulaires d'Amsterdam, décidé en 1607 et soumis à de stricts règlements précisant dimension des parcelles, modes de construction, matériaux, hauteur des bâtiments, etc. De là un ensemble varié quoique homogène, dont le charme subsiste encore malgré la reconstruction au fil du temps de la plupart des maisons.

A la Renaissance, toutefois, on voudra simplifier et clarifier les principes d'urbanisme et il est peu contestable qu'à défaut de susciter pour la première fois un urbanisme organisé, la perspective frontale influença de manière décisive la conception des villes¹⁷. On rêvera alors de cités idéales à angles droits - comme les peignit notamment Francesco di Giorgio Martini (1439-1502)¹⁸; lequel donna également un *Traité*

¹⁵ Paris, A. Colin, 1979.

¹⁶ Voir P. M. Hohenberg & L. Hollen Lees *La forme de l'Europe urbaine, 1000-1950*, 1985, trad. fr. Paris, PUF, 1992.

¹⁷ Voir G. Bardet *Naissance et Méconnaissance de l'urbanisme*, Paris, S. A. B. R. I., 1952 & V. Vercelloni *La cité idéale en Occident*, 1994, trad. fr. Paris, Ed. du Félin, 1996.

¹⁸ Voir par exemple sa *Cité idéale* au Staatliche Museen de Berlin.

d'architecture civile et militaire (1482¹⁹), frappant par l'importance accordée à la visualisation graphique accompagnant le texte.

Pour la ville de Sforzinda, Francesco Filarete dessina un plan tout rationnel (une étoile inscrite dans un cercle. *Trattato di architettura*, 1460-1464²⁰). La nécessité de développer des villes nouvelles capables d'éviter les épidémies de peste libérera l'imagination urbanistique²¹. Léonard de Vinci dressera ainsi un plan pour Milan, après les épidémies de 1484 et 1485, concevant d'ailleurs une étrange ville sur deux étages, le peuple vivant en dessous.

Perspective et symétrie.

Au Moyen Age, les bâtiments n'étaient guère conçus pour être admirés de manière frontale - la cathédrale de Chartres est la plus à son avantage sous un angle sud-ouest ainsi. De sorte que les villes médiévales ignorèrent pratiquement larges parvis et esplanades. La codification de la perspective frontale, néanmoins, régla la conception des villes sur le même désir qui animait l'art des jardins à l'époque : une organisation de l'espace permettant sa totale maîtrise visuelle. La recherche d'une valeur optimale de l'angle de vision, fixé à 27° (la distance d'observation d'un objet correspond alors à deux fois sa hauteur) conduisit notamment à dégager le tissu urbain.

Interrogé par Colbert lors de son voyage à Paris sur la place qui devait être laissée devant le Louvre, le Bernin prit son compas et marqua une distance d'observation correspondant à une fois et demie la hauteur de la façade. En ce domaine, François Mansart semble avoir été l'un des premiers architectes français à se soucier de ce qu'on appellera « le point de distance ». Croulant sous les commandes, Mansart ne s'occupait d'ailleurs que des façades, laissant le reste à ses aides.

Redessinant la colline du Capitole en 1536, à la demande du pape Paul III, Michel-Ange transforme les palais existants pour les aligner le long d'une place trapézoïdale, introduisant un « culte de l'axe » (*caput mundi*) qui influencera fortement, en retour, l'art des jardins. Ceci et l'adoption privilégiée de la ligne droite invita à traiter finalement la ville comme un parc. En France, les premières artères rectilignes furent d'ailleurs copiées des réseaux routiers bien droits que l'on traçait dans les forêts pour les chasses à courre.

¹⁹ en italien, 2 volumes, Milano, il Polifilo, 1967.

²⁰ trad. anglaise *Treatise on architecture*, 2 volumes, London, Yale University Press, 1965.

²¹ Voir R. Klein *La forme et l'intelligible*, Paris, Gallimard, 1970, *L'urbanisme utopique de Filarete à Valentin Andreae*.

Que le dessin de nos parcs serve de plan à nos villes !, écrivait Marc-Antoine Laugier (*Essai sur l'architecture*, 1753²²). Au cœur des villes, on installera d'ailleurs souvent des jardins, comme celui des Tuileries à Paris, dont Le Nôtre prolongea les grandes perspectives vers l'Ouest avec les Champs-Élysées.

Les utopistes pousseront à bout cette logique. Le projet de cité industrielle pour la Saline royale d'Arc-et-Senan que dessina Claude-Nicolas Ledoux en 1774 représente ainsi comme l'aboutissement de cette volonté de maîtriser l'espace par la perspective. Ici, l'objectif de productivité imposait de pouvoir tout voir, tout entendre, aucun endroit n'étant laissé à disposition des ouvriers dont ceux-ci puissent profiter pour se soustraire à la surveillance des contremaîtres²³. Contre toute idée de flânerie, d'aventure et de charme, une architecture de caserne que l'on retrouvera dans le Style international.

Ce projet ne sera pas mené à son terme. Pas plus que d'autres projets de villes nouvelles, bâties selon des plans de cités idéales comme Charleville, Henrichemont, Richelieu, Pontivy ou La Roche-sur-Yon. Mais Ledoux inspira nombre d'utopistes et d'architectes. Son projet pour la ville de Chaux paraît déjà annoncer les phalanstères et les villes communautaires du XIX^e siècle (*L'architecture considérée sous le rapport de l'art, des mœurs et de la législation*, 1804²⁴).

Le souci de transparence était assez partagé à l'époque des Lumières. On le rencontre particulièrement chez Rousseau qui écrit qu'un seul précepte de morale peut tenir lieu de tous les autres : ne fais ni ne dis jamais rien que tu ne veuilles que tout le monde voie et entende²⁵. J'ai toujours regardé comme le plus estimable des hommes ce Romain qui voulait que sa maison fût construite de manière qu'on vît tout ce qui s'y faisait (*La nouvelle Héloïse*, 1761, p. 317²⁶).

*

En plus de la perspective de fuite, la Renaissance introduisit la symétrie et la répétition qui en sont inséparables en tant que composantes architecturales (alignement uniforme des frontons, reprise sur chaque façade d'éléments identiques, etc.). Dès 1262, les Statuts de Sienne imposaient de n'ouvrir sur la place principale que des fenêtres géminées

²² Liège, Mardaga, 1979.

²³ Voir M. Ozouf *Architecture et urbanisme : l'image de la ville chez Claude-Nicolas Ledoux* in *L'école de la France*, Paris, Gallimard, 1984.

²⁴ Paris, Hermann, 1997.

²⁵ Voir J. Starobinski *Jean-Jacques Rousseau : la transparence et l'obstacle*, Paris, Gallimard, 1971.

²⁶ Paris, GF Flammarion, 1967.

et trilobées (*a colonnelli*) et interdisaient contrevents et balcons en bois. Par un édit du Parlement du 23 février 1508 et suivant les principes de Fra Giovanni Giocondo, qui compléta l'œuvre de Francesco di Giorgio Martini, la reconstruction du Pont Notre-Dame à Paris multiplia arcades et maisons identiques. La rue droite s'imposera définitivement en France un peu plus tard. Les rues doivent être éclairées, droites et alignées, dit un édit de 1553. Avant le XIV^e ou le XV^e, les rues ne correspondaient guère à un double alignement frontal et continu de façades. Les îlots compacts d'immeubles mitoyens étaient rares. Au cours des siècles suivants, c'est le plus souvent la spéculation immobilière – comme celle menée à Paris au XVII^e siècle sur l'île Saint-Louis ou au XVIII^e siècle par le duc d'Orléans ou le banquier Laborde – qui créera des quartiers dont on apprécie aujourd'hui l'homogénéité de style.

L'édit de 1508 fut donc bien antérieur à la Loi des Indes (1573) qui, fixant le principe de rues strictement perpendiculaires dans les colonies du Nouveau Monde, est souvent considérée comme la première grande loi de l'urbanisme moderne. Il fut notamment prolongé par un édit de 1607 marquant la limite de séparation entre voie publique et parcelles riveraines, ainsi que par une Ordonnance de 1667 fixant aux immeubles parisiens une hauteur maximale de 15,6 mètres (qui n'a guère variée depuis dans le centre de Paris) et interdisant les encorbellements (contre les incendies et pour ne pas faire écran à la lumière). A partir de 1783, la hauteur des immeubles devra être proportionnelle à la largeur de la rue. En 1850, en prélude au Paris haussmannien, on fixera qu'au sein d'un même îlot, les balcons et étages doivent former une ligne continue d'un immeuble à l'autre.

Au XVII^e siècle, le pape Sixte Quint entreprit de refaire entièrement le tissu urbain de Rome autour de voies rectilignes reliant les principaux centres religieux. Ce principe se généralisait alors dans toute l'Europe en effet, en même temps qu'étaient créés de larges et vides espaces de triomphe : les places publiques célébrant la majesté des monarques²⁷. A Paris, Jules Hardouin Mansart crée ainsi pour Louis XIV la Place Vendôme, la Place des Victoires et le dôme des Invalides. Il sera rapidement imité dans toute l'Europe.

*

L'urbanisme moderne ne se comprend guère sans l'affirmation de la toute-puissance royale et la centralisation entre ses mains des fonctions publiques. Affirmation

²⁷ Voir M. Ozouf *A la recherche d'un paysage rêvé* in *L'école de la France*, Paris, Gallimard, 1984 & J-L. Harouel « Les fonctions de l'alignement dans l'organisme urbain » *Dix-huitième siècle*, n°9, 1977.

qui favorisa ici et là l'adoption d'un plan circulaire autour d'un édifice de pouvoir : en 1715, le palais de Karlsruhe fut construit au centre de trente-deux rues rayonnantes. Au bout de cette démarche, un urbanisme de mire et de visée, de géomètre et d'artilleur, refit les villes. Avec l'intention claire de briser émeutes et barricades chez le baron Haussmann, préfet de la Seine sous Napoléon III qui, se définissant lui-même comme un "artiste démolisseur", perça la capitale d'un réseau d'avenues dont le strict alignement permettait, selon ses propres termes, un tir "de plein voyant".

L'haussmannisation.

On a tendance à ne retenir aujourd'hui que l'aspect potentiellement répressif de l'urbanisme haussmannien. D'où l'on tire, de manière générale, que l'urbanisme moderne répond en son fonds à une volonté policière et répressive – à notre époque, ce genre de raccourci fait recette !

On oublie cependant le très vif souci de conservation du Paris historique qui inspira Haussmann (c'est en fait à lui que Paris doit en large partie la mise en valeur de son patrimoine historique), sa profonde connaissance de la capitale²⁸ et l'on oublie surtout la réalité du Paris d'alors qui, de 1800 à 1850, avait vu sa population doubler, pour atteindre 1 million d'habitants²⁹. En aérant le tissu parisien, il s'agissait d'abord de lutter pour la salubrité, d'éviter les grandes contagions (comme celle du choléra en 1832) et de répondre à un souci d'efficacité, en permettant notamment la circulation rapide de gare en gare³⁰. Un siècle auparavant, Laugier, entre autres, dénonçait un Paris insalubre, où la circulation était un danger permanent. Il plaidait pour le percement de larges avenues. Pierre Patte insistait sur la nécessité de faciliter le mouvement en ville et de penser la rue en fonction de la gestion de ses flux (*Mémoire sur les objets les plus importants de l'architecture*, 1769³¹). Dans sa cité idéale, Cabet précisait que toutes les rues étaient garnies de trottoirs et que la circulation était réglementée (*Voyage en Icarie*, 1840³²). Ce que Haussmann rendit possible à Paris ; comblant Napoléon III, pour lequel Paris devait rivaliser avec Londres qui passait, depuis sa reconstruction après le grand incendie de 1666, pour la ville la plus moderne d'Europe.

L'entreprise haussmannienne fut poursuivie bien au-delà du Second Empire, à Paris comme dans les autres grandes villes françaises. D'autres capitales adopteront les mêmes principes (Le Caire, Buenos-Aires, ...). Aux Etats-Unis, on nommera Frederik L. Olmsted (Central Park) le

²⁸ Pour une revalorisation de la démarche haussmannienne, voir F. Choay & V. Sainte Marie Gauthier *Haussmann. Conservateur de Paris*, Paris, Actes sud, 2013.

²⁹ Voir L. Chevalier *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris pendant la première moitié du XIX^e siècle*, 1958, Paris, Hachette, 1984 & J-M. Merriman *Aux marges de la ville*, Paris, Seuil, 1984. Voir également le fascinant reportage de Maxime Du Camp *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, 1869, 6 volumes, Paris, Hachette, 1875.

³⁰ Voir K. Bowie (éd.) *La modernité avant Haussmann*, Paris, Recherches, 2001.

³¹ Paris, Rozet, 1769.

³² Paris, Au bureau populaire, 1846.

“Haussmann américain” - chez lui aussi, d’ailleurs, les visées répressives étaient explicites, après les émeutes new-yorkaises de 1863. A Londres, Haussmann inspira Joseph Balzagette. A la fin des années 80, on a parlé d’un “néo-haussmannisme”.

Au total, à travers de nombreux règlements de voirie (hauteur et alignement des constructions, uniformisation des façades) et la mise en place d’un mobilier urbain standardisé (réverbères, kiosques, grilles, etc.) Haussmann donnera à Paris l’image qui en est aujourd’hui encore la plus répandue et la plus appréciée, surtout à l’étranger. Le Paris de la Belle époque, dont l’image fera le tour du monde, est le Paris haussmannien.

Les principes haussmanniens, ainsi, ne seront pas reniés de sitôt. Tandis que de 1954 à 1974, 24% de la surface de la capitale sera à nouveau reconstruite, un quartier central comme celui des Halles, considéré comme un taudis, sera détruit au nom de l’hygiène et de la modernité. Face à l’invasion automobile (de 1960 à 1965, le nombre de véhicules en circulation double à l’intérieur de Paris), le préfet de la Seine Paul Delouvrier, voudra que la circulation règle l’urbanisme (construction du Périphérique en 1956, voie expresse rive droite en 1967)³³.

De tels principes, cependant, peu oseraient les défendre aujourd’hui ! La spéculation immobilière ayant réussi à chasser les classes populaires, Paris *intramuros* ne semble plus tant vouloir évoluer que protéger sa valeur patrimoniale. Les seuls grands projets, comme celui de réaménagement de l’Ile de la Cité, sont à vocation touristique. On s’efforce donc d’y limiter et de rendre difficile la circulation automobile et les voies d’accès. A la limite, avec de plus en plus de logements vides, certains quartiers deviennent de simples réserves foncières. L’invocation vague de grands soucis écologiques sert de prétexte à ce renfermement, dont le caractère délibéré d’embourgeoisement trouve peu d’équivalents historiques et qui est conduit par des municipalités de gauche !

L’urbanisme moderne ne fit d’abord qu’accentuer les principes de centralisme et d’uniformité de l’urbanisme baroque - s’autorisant, ici et là, des excentricités essentiellement liées à quelque prouesse technique (le Crystal Palace, la Tour Eiffel).

En même temps, l’urbanisme de la fin du XIX^e siècle dut prendre position par rapport aux premiers dégâts de l’industrialisation. Il ne pouvait plus, en d’autres termes, ignorer les conséquences sociales de ses décisions. Chez Ledoux, déjà, on trouvait une vision moralisatrice de l’architecture, conçue comme devant élever les mœurs. Les uns, dès lors, voulurent adopter une démarche scientifique de transformation de la société et n’hésitèrent pas à afficher une volonté radicale de rupture avec le passé. Attitude qui suscita presque immédiatement chez d’autres un parti pris inverse. On distingue ainsi couramment deux courants de réflexion urbanistique au tournant du XX^e siècle : l’un

³³ Voir N. Evenson *Les héritiers d’Haussmann : 100 ans de travaux et d’urbanisme, 1878-1978*, trad. fr. Paris, ENS des Beaux-arts, 1983.

qualifié de progressiste et l'autre, dit culturaliste, qui eut pour principal objet de réagir aux « outrances » du premier³⁴.

*

L'urbanisme progressiste.

La civilisation industrielle doit faire naître une société et donc une ville nouvelles, affirmaient les architectes de l'Ecole de Chicago dans le dernier quart du XIX^e siècle (William Le Baron Jenney, Louis Sullivan, Daniel Burnham, Martin Roche, William Holabird). Une telle démarche ne séduisit guère un public alors peu attiré par l'industrialisme. Mais quelques créations, à Chicago, introduisirent un style de simplicité monumentale qui marquera profondément les modernistes. L'Ecole de Chicago formalisa à cet égard une notion promise à un bel avenir : la forme des bâtiments doit suivre leur fonction.

Les idées progressistes furent d'autant plus radicales qu'elles s'affirmèrent dans un contexte architectural résolument passéiste - ainsi aux USA où, invariablement, églises, collèges et universités étaient construits dans un style néo-gothique, les banques dans un style néo-florentin, etc. Tandis qu'en Europe, se développait l'art nouveau, directement issu des rêveries médiévales et gothiques des préraphaélites, défendues par Augustus W. Pugin (*Contrasts or a parallel between the noble edifices of the 14th and 15th centuries and similar buildings of the present day*, 1836³⁵), John Ruskin et William Morris – ou encore le mouvement catalan Renaixanca et Antoni Gaudi. Le médiévalisme socialisant de Morris (*Nouvelles de nulle part*, 1890³⁶) ou le communisme paysan de Pierre Kropotkine (*Champs, usines et ateliers*, 1899³⁷), plaidaient même pour le désurbanisme et le retour à la campagne. Déjà, Robert Owen avait voulu dissoudre les usines dans des villages modèles, sans propriété privée.

Ces idées ayant été largement oubliées, il convient de souligner que leur impact fut grand et que les filiations qui peuvent leur être directement trouvées sont aussi diverses que l'idéal de communauté campagnarde d'un Frank Lloyd Wright (son projet de Broadacre City de 1931-1935 : une ville au milieu d'une prairie ; la réalisation de la communauté de Taliesin Fellowship à la fin de sa vie), les villages industriels d'Henry Ford, dont Fordlandia en pleine jungle amazonienne, le projet Nueva Germania fondé au

³⁴ Voir P. Merlin *L'urbanisme*, Paris, QSJ PUF, 1998.

³⁵ London, the author, 1836.

³⁶ trad. fr. Paris, Ed. sociales, 1961.

³⁷ trad. fr. Paris, Schleicher Frères, 1910.

Paraguay par la sœur et le beau-frère de Nietzsche³⁸, la Révolution culturelle chinoise et nombre d'utopies écologistes modernes, comme la société municipaliste non autoritaire et décentralisée de Murray Bookchin ou les unités de village de Maurice Belorgey (*Dédensité*, 1962³⁹).

Les traits communs de tous ces projets sont de vouloir réformer la société à partir d'une communauté exemplaire et se tenant à l'écart ; la réforme sociale étant conçue comme indépendante de l'action politique et de la prise de pouvoir et susceptible d'être entièrement conditionnée par l'aménagement d'un lieu.

Le rejet de l'ornement.

Poser que la fonction d'un bâtiment doit lui donner sa forme, que son aspect extérieur doit être strictement subordonné à son agencement intérieur, c'était refuser tout décor gratuit. Et Adolf Loos rejeta aussi bien à ce compte tout ornement. Il affirmait qu'il n'est de beauté que dans la forme – le fait que les démarches de Loos et d'Arnold Schoenberg aient pu se rencontrer est plus qu'une coïncidence⁴⁰ - et il allait jusqu'à qualifier de vil, de primitif et de dégénéré le goût pour les ornements, qu'il assimilait aux tatouages des délinquants et aux graffitis sur les murs des toilettes (*Ornement et crimes*, 1908⁴¹). Le ton était donné ! Depuis, les discours modernistes cherchent rarement à convaincre. Ils affectent plutôt de mépriser ouvertement ceux qui pourraient s'opposer à eux.

Loos voulut prêcher par l'exemple et réalisa la Maison Steiner à Vienne (1910), qui fut – avec sa Villa Muller de Prague plus tard (1930) - comme le spectre de toute la dureté, de toute la brutalité du monde urbain à venir.



La brutalité, en l'occurrence, n'était pas dans l'esthétique, car on peut être séduit par la pureté formelle de la maison. La brutalité était dans la démarche. Est apparu avec

³⁸ Voir C. & N. Prince *Nietzsche au Paraguay*, Paris, Flammarion, 2019.

³⁹ Dijon, Ed. humaines, 1962.

⁴⁰ Voir A. Poirier *L'expressionnisme et la musique*, Paris, Fayard, 1995, p. 82 et sq.

⁴¹ trad. fr. Paris, Rivage, 2003. Le Corbusier fera republier l'ouvrage en 1920.

Loos, en effet, un discours moderniste qui ne souffre pas le débat et qui juge toute opinion d'un point de vue éclairé, supérieur.

Pour Loos, Vienne avait tout d'une ville-Potemkine, cachant ses réalités de classe derrière ses façades. Loos s'en prenait aux artistes pasticheurs, nombreux à son époque. A ce qu'on a nommé en France le "style Napoléon III", plein de dorures, de moulures, d'extravagances et dont, avec ses caryatides et ses marbres polychromes, l'Opéra Garnier (1874) offre un bel exemple. Une recherche tout à la fois du grandiose et du cossu - une architecture de parvenu, jugeait Alain (*Architecture*, 1921⁴²) - dont on pouvait facilement souligner la grandiloquence et le gaspillage. Déjà, pour décrier l'architecture de son temps, Stendhal soulignait que les Anciens ne faisaient rien que d'utile et n'avaient pas recours à l'ornement (*Rome, Naples & Florence*, 1828, Naples, 16 mars 1817⁴³).

L'idée n'avait rien de nouveau. Contre le baroque, le fonctionnalisme avait déjà été revendiqué au XVIII^e siècle, souvent au nom du néo-classicisme, par des critiques comme Carlo Lodoli ou Francesco Milizia, ainsi que par Jean-Nicolas-Louis Durand (*Précis de leçons d'architecture données à l'Ecole royale polytechnique*, 1802⁴⁴). Au milieu du XVIII^e siècle, la découverte d'ornements antiques à l'occasion des fouilles menées à Herculaneum et Pompéi suscita en Allemagne une querelle quant au statut artistique de l'ornement⁴⁵.

Loos raillait les motifs chantournés de la Sécession viennoise, inspirée par les Préraphaélites. Ses propos n'étaient pas sans fondement en ce qu'ils marquaient que le souci « artistique » invitait à sacrifier l'utilité d'habitation, dont Loos soulignait l'inconfort et le manque d'hygiène par rapport au mode de vie américain. Ces idées venaient des USA, en effet, où l'on entendait désormais renoncer aux surfaces à débordement ou à dentelures recueillant les saletés et les déjections des oiseaux (Monadnock Building, Chicago, 1893).

Les USA où, dès 1892, Louis Sullivan rejetait l'ornement, tandis que Frank Lloyd Wright affirmait (encore timidement) la valeur décorative des surfaces nues (Maison Charnley, 1892).

Bien plus qu'utilitaire, l'enjeu était esthétique. Ce qui n'est pas pratique ne peut pas être beau, affirmait, définitif, l'architecte autrichien Otto Wagner, dont Loos louait le

⁴² *Propos*, Paris, Pléiade Gallimard, 1960, pp. 264-265.

⁴³ Paris, Gallimard, 1987.

⁴⁴ Paris, Firmin Didot, 1821.

⁴⁵ Voir L. Bordonaba *L'ornement*, Paris, Vrin, 2021.

fonctionnalisme. L'invocation de l'hygiène permettait surtout de décrier, comme dégénérés, ceux qui auraient pu s'opposer à un fonctionnalisme se voulant résolument moderne. Cependant, les partis-pris esthétiques et utilitaires modernistes correspondaient-ils ce qu'attendaient les citoyens ? La question ne fut guère posée. Elle n'avait pas sa place dans un discours consacrant la clairvoyance et le rôle de démiurges sociaux des architectes. Et c'est ainsi que, de son propre fait, dès 1904, avec le Larkin Administration building de New York, Frank Lloyd Wright inventa le géométrisme écrasant, étouffant, en matière d'immeuble de bureaux.



Victor Serge fera un peu plus tard remarquer que, dans la ville moderne et selon les canons esthétiques fonctionnalistes, une seule œuvre architecturale est irréprochable et parfaite, parce que sa forme est en adéquation totale avec sa fonction : la prison (*Les hommes dans la prison*, 1930, 4⁴⁶).

On a parlé d'iconoclastie à propos de Loos, qu'on a nommé un saint Bernard contemporain (sur ce que cette appellation évoque, voir 1. 2. 6.). Et l'on a vu la Maison Steiner, dépouillée de corniche même, répondre à une logique esthétique toute calviniste⁴⁷. Architecte de l'Opéra de Paris, Charles Garnier disait lui rechercher le puissant, l'heureux, le fastueux ; des objectifs que l'architecture française n'avait plus poursuivi depuis Versailles. Il voulait couleurs et décors à profusion et faire de l'architecture une machine à produire de la fête, contre 60 ans de rigorisme⁴⁸. Pourtant, pour être moderne bientôt, il fallut absolument rejeter l'ornement et se contenter d'un géométrisme dépouillé (qu'annonce la *Méthode de composition ornementale* d'Eugène Grasset en 1907⁴⁹). Ce

⁴⁶ in *Les révolutionnaires*, Paris, Seuil, 1967.

⁴⁷ Voir P. Francastel *Art et technique*, 1956, Paris, Tel Gallimard, 1988, p. 158 et sq.

⁴⁸ Voir J-M. Leniaud *Charles Garnier*, Paris, Ed. du Patrimoine, 2003, p. 61.

⁴⁹ Paris, Librairie centrale des beaux-arts, 1907.

modernisme triompha et un véritable interdit pesa et continue de peser sur l'idée de décor, de pastiche, d'emprunt historique et même de style – seuls quelques architectes (Marcel Breuer, Oscar Niemeyer, ...), dont notamment les Mexicains Luis Barragan, Agustin Navarro ou Ricardo Legorreta, oseront conjuguer modernisme, décor, couleurs et style.

L'interdit ne sera ponctuellement levé qu'au cours des années 70, avec des architectes comme Ricardo Bofill, une revendication de "post-modernisme" leur permettant de le faire avec suffisamment de distanciation⁵⁰.

Modernisme et post-modernisme architectural.

Avec le post-modernisme et en rupture avec le modernisme fonctionnel, l'éclectisme et le localisme ont à nouveau été défendus, notamment par Robert Venturi (*De l'ambiguïté en architecture*, 1964⁵¹). L'architecture moderne, a-t-on dit, est morte à Saint-Louis (Missouri), le 15 juillet 1972 à 15 h 32 avec la destruction de l'ensemble Pruitt-Igoe, primé en 1951 par le Congrès international d'architecture moderne⁵². On voulut alors la remplacer par une architecture « de la complexité et de la contradiction », accueillant le désordre de la vie, la complexité temporelle et spatiale inscrite dans l'histoire des villes⁵³ et multipliant les niveaux de signification, de diffraction du sens – ce que l'on nommera plus tard « déconstruction ». Avec son fronton Chippendale, sa partie médiane néo-classique et ses colonnes au niveau de la rue, le AT&T Building de Philip Johnson à New York (1980) est l'une des premières et plus célèbres illustrations d'un post-modernisme, dont on a situé par ailleurs les premières manifestations dans l'architecture italienne de la fin des années 40 et même d'avant-guerre avec l'éclectisme d'Aldo Andreani par exemple.

Le postmodernisme ne revient pas en arrière. Il s'affranchit de l'obligation d'être moderne, c'est-à-dire d'innover dans une démarche de progrès. Il s'amuse des formes. Il n'hésite pas à adopter le langage de la société de consommation et, à rebours de l'urbanisme planificateur, à en épouser la logique. Robert Venturi put ainsi donner pour modèle le *strip* de Las Vegas (*L'enseignement de Las Vegas*, 1972⁵⁴). Avec lui et un peu comme dans le Pop Art, l'architecture devient un art qui réélabore des images communes.

On a souligné que le post-modernisme n'est qu'une manière de prendre acte de la perte de puissance des architectes et urbanistes, de l'effondrement de la plupart de leurs idéologies et, finalement, de leur incapacité à réaliser des espaces urbains bien définis. Pour Robert Venturi, ainsi, l'architecte ne peut plus apporter qu'une touche de superflu dans des sociétés mues par les

⁵⁰ Voir P. Portoghesi *Le post-moderne. L'architecture de la société post-industrielle*, 1982, trad. fr. Paris, Electra Moniteur, 1983.

⁵¹ trad. fr. Paris, Dunod, 1995.

⁵² Voir C. Jencks *Le langage de l'architecture post-moderne*, 1977, trad. fr. Paris, Denoël, 1985.

⁵³ Voir A. Rossi *L'architecture de la ville*, 1966, trad. fr. Paris, L'Equerre, 1984..

⁵⁴ trad. fr. Bruxelles, Mardaga, 1978.

seules forces économiques. Dans un monde où, pour la grande majorité d'entre elles, les créations architecturales ne sont plus, dès lors que promoteurs et entrepreneurs de travaux définissent désormais les caractéristiques fortes des bâtiments, que des hangars décorés.

L'architecture est devenue essentiellement un art du *packaging*⁵⁵. L'architecte post-moderne en tient compte. Il ne prétend plus changer la société mais plutôt sauver les formes du banal, de l'indifférence. La notion de style est ainsi redevenue essentielle, comme signature immédiatement reconnaissable. Pour certains des architectes contemporains les plus connus, on peut presque parler de « marque ».

Le modernisme a toujours laissé une place à l'expressionnisme (par exemple la Tour Einstein près de Postdam d'Erich Mendelssohn, 1921), particulièrement dans la création de monuments religieux (Eglise de Grundtvig à Copenhague, 1940 ; Notre-Dame du Haut de Ronchamp du Corbusier, 1955, influencée du Goetheanum de Rudolf Steiner, 1928). Mais il s'agissait là d'essais isolés (comme aujourd'hui encore les maisons cubiques de Piet Blom à Rotterdam, 1984 ou le centre commercial Selfridges à Birmingham de Future Systems, 2003).



Mais, à présent, l'expressionnisme, voire la simple excentricité, triomphent. L'ornement n'a plus à être rejeté. A la limite, le bâtiment lui-même devient ornement (comme il pouvait l'être chez les utopistes, Ledoux ou Etienne-Louis Boullée par exemple). Il est évocateur et veut ainsi fixer l'attention - Boullée parlait en ce sens « d'architecture parlante » (*Architecture, essai sur l'art*, 1797⁵⁶). Il est chargé d'humour (la Maison tordue de Szotyńscy Zalewski à Sopot, 2003)... ou d'émotion (l'extraordinaire Musée juif de Daniel Libeskind à Berlin, 2001).

Frank Gehry est devenu le grand maître de cette architecture, qu'il déploie avec un sens du monumental certain.

*

Le puritanisme urbanistique moderne.

⁵⁵ Voir K Frampton *L'architecture moderne. Une histoire critique*, 1980 & 1992, trad. fr. Paris, Thames & Hudson, 2006, p. 311 & p. 326.

⁵⁶ Paris, Hermann, 1968. Boullée exerça une importante influence en France en son temps mais cet essai ne fut publié qu'en 1953.

L'urbanisme progressiste allait naître de la rencontre d'un véritable purisme architectural (qu'illustre bien la Villa Stein de Le Corbusier à Vaucresson, 1928) et de préoccupations hygiéniques, telles que formulées notamment par Benjamin W. Richardson : des densités d'occupation raisonnables, des unités d'habitations dispersées, des maisons parfaitement aérées, des voies de communication enterrées (*Hygeia, a city of health*, 1876⁵⁷). Plus tard, Le Corbusier pourrait ainsi recommander de ne pas se déshabiller dans sa chambre à coucher, car c'est peu propre...

Pour mieux mettre ce souci hygiénique en perspective, il convient de rappeler qu'en 1972 encore un Français sur quatre seulement utilisait une brosse à dents ! En 1954, seuls 6% des foyers avaient le chauffage central, des toilettes individuelles, ainsi qu'une douche ou une baignoire, contre 63% aux USA⁵⁸.

A la fin du XIX^e siècle, on rêvait d'une ville salubre - comme la cité hygiénique que dessine Jules Verne dans *Les cinq cents millions de la Begum* (1879⁵⁹). L'épidémie de grippe de 1918 (qui tua 25 millions de personnes dans le monde), allait renforcer ce souci⁶⁰. L'acier, dès lors, symboliserait l'hygiène, notamment en matière d'ameublement. Mais, plus encore, on pensait qu'évoluant dans un décor de formes nettes et pures, les comportements seraient réformés dans le sens de l'harmonie fonctionnelle et sociale. Les revendications politiques étaient patentées en effet chez nombre d'architectes. Le zonage des villes doit permettre de surmonter les barrières de classe, dira la *Charte d'Athènes* (1943, p. 39 et sq.⁶¹).

On a dit qu'à ce titre l'impact de la Première Guerre mondiale et de la Révolution russe a été décisif. Sans doute en termes de radicalisation car, pour le reste, ces idées étaient tout à fait en ligne avec le social-romantisme d'un Ruskin rêvant de transformer la vie par l'art vivant, production de toute une époque – de là les nombreuses références aux cathédrales, expressions « d'un peuple en travail », comme disait Victor Hugo. Le *Deutscher Werkbund*, l'Association allemande des artisans, fondée en 1907 à Munich par Hermann Muthesius pour la promotion de l'innovation dans les arts appliqués et l'architecture, que Walter Gropius rejoignit en 1911, reprendra de telles idées,

⁵⁷ London, Macmillan, 1876.

⁵⁸ Voir K. Ross *Rouler plus vite. Laver plus blanc*, 1995, trad. fr. Paris, Flammarion, 2006.

⁵⁹ Paris, ODEJ, 1960.

⁶⁰ Voir P. Rahm *Histoire naturelle de l'architecture. Comment le climat, les épidémies et l'énergie ont façonné la ville et les bâtiments*, Paris, Ed. du Pavillon de l'Arsenal, 2020. Un ouvrage qui entend réinscrire l'histoire de l'architecture dans sa fonctionnalité et son utilité, ce qui est certainement pertinent mais dont nombre de jugements et d'analyses sont malheureusement frappantes par leur... stupidité !

⁶¹ Paris, Minuit/Seuil, 1957.

tout en consacrant l'industrie et la technologie, plutôt que l'artisanat. Elle mettra en avant la recherche de la « bonne forme », parfaitement fonctionnelle, rejetant tout ornement et même tout style autre que technique, tout style individuel. Elle se revendiquera de la rigueur des sciences exactes, par exemple avec Max Bill (*La pensée mathématique dans l'art de notre temps*, 1949⁶²).

Au total, l'urbanisme progressiste s'énonça sous le registre d'un puritanisme utopique et, dans les années 20, ce rêve d'une révolution tout à la fois machiniste et hygiénique - les élèves du Bauhaus faisaient de la gymnastique en plein air – entra souvent en coïncidence avec la volonté politique de faire table rase du passé pour reconstruire la société et changer les hommes.

Ces idées n'étaient pourtant pas vraiment nouvelles. Hygiène, facilité de circulation, planification méthodique, tous ces éléments apparaissent déjà chez Ildefonso Cerda, lequel énonce clairement la visée politique d'un tel urbanisme : contribuer activement à modifier l'état de la société, en évitant notamment toute ségrégation sociale dans l'espace (*Théorie générale de l'urbanisation*, 1867⁶³). Après la Première Guerre mondiale, on se mit sérieusement à y croire. Se présentant comme totalement rationnel – alors qu'il charriait nombre d'éléments romantiques – et ayant pour principal argument sa furieuse modernité, l'urbanisme réussit à faire accroire qu'il pouvait changer la société.

Que le lieu détermine l'esprit, c'était là une idée plaisante – dans *A rebours* (1884⁶⁴), Huysmans se plaît à envisager qu'un couple habitant un appartement dont les murs sont ronds ne pourra qu'être conduit à se déchirer. On se mit à y croire très sérieusement. Au début des années 30, l'urbaniste soviétique Mikhaïl Okhitovitch, affirmant que l'angle droit en architecture est né avec la propriété privée de la terre, en tirait que toute construction communiste devait être curviligne !

Au Néolithique, il semble que les sociétés pastorales et de chasseurs-cueilleurs aient privilégié les demeures rondes et les cultivateurs les constructions rectilignes. En Irlande, le cercle demeura la norme architecturale jusqu'au début du Moyen-âge. La christianisation y fit triompher l'angle droit. La rondeur était-elle le reflet d'un monde plus égalitaire ?⁶⁵ L'affirmer serait sans doute céder à un raccourci précipité et l'on peut, de manière générale, mettre en doute l'idée qu'un bâtiment soit le « reflet » de quoi que ce soit⁶⁶. Mais

⁶² Voir V. Anker *Max Bill ou la recherche d'un art logique*, Lausanne, L'âge d'homme, 1979.

⁶³ trad. fr. Paris, Seuil, 1979.

⁶⁴ Paris, Gallimard, 1977.

⁶⁵ Voir R. Bradley *The Idea of Order: the circular Archetype in Prehistoric Europe*, Oxford University Press, 2012.

⁶⁶ Voir A. M. Jones *Prehistoric materialities*, Oxford University Press, 2011.

l'ordre curviligne, par rapport au rectiligne, conditionnait peut-être une vision du monde sensiblement différente⁶⁷.

Ainsi, au tournant du XX^e, en un temps d'expansion et de mutations urbaines sans précédents, le discours architectural moderniste s'est raidi dans des partis-pris esthétiques ne tirant bientôt plus l'essentiel de leur justification que des oppositions qu'ils suscitaient, jugées rétrogrades et réactionnaires. De sorte qu'il put passer pour progressiste et se politisa. En Europe, particulièrement, le rejet de l'ornement prit une connotation politique marquée de rejet de l'art bourgeois. Il devint la revendication d'un modernisme radical qui conçut que sa mission était d'effacer les différences entre l'art et l'industrie. L'époque cherchait une nouvelle esthétique industrielle, accompagnant la meilleure qualité que l'on était à même d'obtenir pour les objets produits en série. Depuis plusieurs décennies, ce souci était particulièrement vif en Allemagne, avec des auteurs comme Friedrich Naumann ou Gottfried Semper (*Science, industrie et art*, 1852⁶⁸). Mais pour Hermann Muthesius, bientôt, *seuls* les objets fabriqués par une machine étaient susceptibles de s'harmoniser avec les nouvelles conditions économiques de la société. En 1904, dans *La Beauté rationnelle*⁶⁹, Paul Souriau estimait que la machine – jusqu'ici symbole de laideur – était devenue dans sa perfection la source d'une nouvelle beauté.

Or, dès lors qu'un discours s'héroïse ainsi et devient le marqueur de prises de positions politiques, sociales et mêmes morales, il se raidit et sollicite une adhésion sans faille chez ses partisans. Il n'est dès lors plus vraiment capable d'évoluer, de se corriger. Au contraire, négligeant ses propres contradictions, il se simplifie de manière outrancière – jusqu'à produire des catastrophes qu'il ne pourra même pas reconnaître.

*

L'utopisme.

En 1904, Tony Garnier présenta comme mémoire final au Grand Prix de Rome le projet d'une cité industrielle de 35 000 habitants toute de verre et de béton armé⁷⁰. Il suscita le mépris du jury mais s'entêta et détailla par la suite de manière très précise son projet, qui

⁶⁷ Voir P. S. Wells *How Ancient Europeans saw the World*, Princeton University Press, 2012.

⁶⁸ trad. fr. Gollion (Suisse), Infolio, impr. 2012.

⁶⁹ Paris, Alcan, 1904.

⁷⁰ *L'œuvre complète*, Paris, Ed. du Centre G. Pompidou, 1989.

exercera une influence déterminante sur l'urbanisme progressiste et même directe sur les premiers modèles d'organisation urbaine en URSS.

Inspiré par les utopistes, ainsi que par Zola, Tony Garnier avait dessiné sa cité industrielle comme une cité-jardin, dont les maisons avaient des toits-terrasses directement empruntés à l'*Icarie* d'Etienne Cabet (1840⁷¹). Croyant imminent l'avènement de la société socialiste, il n'avait prévu ni église, ni police, ni prison. Proudhon reprochait au communisme de Cabet d'aboutir au dirigisme d'un Chef suprême⁷². Et cela advint d'une certaine façon, le Chef étant remplacé par l'architecte !

Le Corbusier.

En 1922, Charles-Edouard Jeanneret, dit Le Corbusier, présente son *Projet pour une ville de trois millions d'habitants* puis en 1925 son premier *Plan Voisin* pour Paris, qui prévoit la concentration des habitations dans des gratte-ciel cruciformes entourés de verdure. Dix ans plus tard, sa *Ville radieuse* (1935⁷³) liste explicitement ses principes, comme la préférence pour de grandes maisons sur pilotis, aux toits-terrasse - c'était devenu une formule obligée – et aux grandes baies vitrées (un luxe apporté par le chauffage central), avec des espaces verts entre les bâtiments. La grande ville se développera en effet dans des verdure joyeuses (*Urbanisme*, 1925⁷⁴).



Le ton est autoritaire. Il s'agit de remettre la ville en ordre, notamment à travers un strict zonage selon les fonctions (logement, travail, loisir, circulation). Le propos est volontiers messianique : on rendra les foules radieuses. L'urbaniste se sent investi de la

⁷¹ *Œuvres I*, Paris, Anthropos, 1970.

⁷² Cité in P. Ansart *Proudhon. Textes et débats*, Paris, LGF/Livre de poche, 1984, p. 195 et sq.

⁷³ Paris, Ed. de l'architecture d'aujourd'hui, 1935.

⁷⁴ Paris, Flammarion, 1994.

mission de résoudre les problèmes sociaux, qu'il entend traiter selon des principes stricts : uniformité, orthogonalité, unité.

A ceci s'ajoute encore la fascination pour la technique, notamment la possibilité de composer les édifices à partir d'éléments préfabriqués en usine et le fait que la résistance du béton armé, autorisant de grands porte-à-faux, offrait une très grande liberté d'aménagement. La révolution socialiste que l'on attendait était porteuse d'une idéologie machiniste imposant que toute création soit désormais en accord avec la production industrielle, suscitant la définition de standards universellement valables – ce fut là un impératif pour le Bauhaus⁷⁵. Comme si villes et bâtiments devaient désormais obéir aux techniques de construction et non l'inverse.

L'âge du béton armé.

Le béton armé suscita ainsi immédiatement ce qu'un auteur nomme une "protection argumentaire", compensant son manque d'autonomie plastique (ou, dit plus simplement : sa laideur)⁷⁶. Dans sa célèbre maison Falling Water (1936), Frank Lloyd Wright qualifie les porte-à-faux de béton « d'organiques », comme s'ils représentaient une forme naturelle (il les peint pourtant de couleur abricot). Et très vite, le béton inspira le rêve d'un nouveau classicisme⁷⁷. Très vite, il suscite des projets monumentaux : hangars à dirigeables d'Orly (1916-1924) d'Eugène Freyssinet ou Jahrhunderthalle de Max Berg à Wroclaw (1913).

Car, matériau tout à la fois fluide et imposant, le béton était à même de combler de nombreuses images :

- un idéal de massivité aussi vieux que l'architecture peut-être et rêvant qu'un bâtiment ne soit fait que d'une seule pierre. Les réservoirs et silos firent en ce sens beaucoup pour le succès du béton armé. Ils devinrent des références pour Gropius ou Le Corbusier (on a ainsi remarqué que la première grande construction sur pilotis, le silo de la Société des Docks de Marseille, annonce l'UHM que le Corbusier bâtitra 25 ans plus tard dans la même ville).
- Un idéal d'orthogonalité, de pureté géométrique, au nom desquels l'architecture pouvait n'avoir plus rien à cacher, exhibant l'ossature des bâtiments au titre d'un opérateur esthétique et se débarrassant des murs, facteurs de paralysie de

⁷⁵ Voir M-N. Delorme-Louise « La ville Bauhaus » *Revue d'esthétique*, n° 3-4, 1977.

⁷⁶ Voir C. Simonnet *Le béton. Histoire d'un matériau*, Marseille, Parenthèses, 2005.

⁷⁷ Voir notamment P. Christophe *Le béton armé et ses applications*, Paris, C. Béranger, 1902.

l'architecture, selon Le Corbusier, pour privilégier baies vitrées, pilotis et strates flottantes, en porte-à-faux.

- Le rejet de l'ornement et du détail qui appelle le regard rapproché, permet enfin de s'affranchir du plus immédiat reproche qui peut être fait au béton : de près, il est gris, inégal, sale et donne une impression d'inachevé. Il demande peu d'entretien mais il est vite dégradé et il vieillit mal. Il ne ruine pas. Il perd vite son éclat. Ces caractères pourront dès lors être revendiqués en eux-mêmes. Pour Tadao Ando, le béton armé est le marbre du XX^e siècle.

On pourrait dire qu'il arriva à l'architecture moderne, avec le béton, ce que la musique contemporaine connaîtra également avec le dodécaphonisme. De nouveaux principes ici, un nouveau matériau là, autorisaient une forte créativité, affranchie de nombre des contraintes qui corsetaient jusque-là les œuvres. Dans les deux cas, cette créativité promise, cependant, versa rapidement dans un nouvel académisme et produisit des œuvres d'une uniformité obligée. En France, par exemple, de l'élégance novatrice d'un Mallet-Stevens on passera rapidement au monumentalisme étouffant avec André Lurçat et son groupe scolaire Karl Marx de Villejuif (1933).

Le discours sera alors mobilisé pour habiller la platitude des formes (l'école, expliquera-t-on, doit être un « condensateur social »). Et, selon le principe hérité du romantisme et toujours très actif de nos jours, voulant que toute initiative trouve d'abord sa légitimité des critiques qu'elle suscite, le béton tira grandement parti des attaques « réactionnaires » qu'il suscitait. Devenant un symbole pour le Parti communiste puis pour le Front populaire, le groupe scolaire de béton représenta dès lors une formule presque obligée et fermée à toute créativité. On en construisit partout.

Tout était déjà dit, en somme, avec les “maisons de la prairie” de Frank Lloyd Wright (à partir de 1897) : l'insertion dans la nature, l'exploitation du lisse et de la répétition, le recours à l'angle droit, la reconnaissance de la valeur décorative de la surface nue et l'élimination de l'insignifiant, assimilé à l'ornement. A quoi Wright ajoutait encore une mise en valeur des lignes horizontales, l'espace intérieur paraissant constitué non par les murs mais par le plancher et le plafond, ainsi que ses retombées⁷⁸.

La *Charte d'Athènes*, adoptée par le IV^e Congrès International d'Architecture Moderne en 1932, donnera une résonance mondiale à ces principes, posant la ville comme

⁷⁸ Voir D. Treiber *Frank Lloyd Wright*, Paris, Hazan, 1986.

une machine à vivre et prônant l'homogénéisation de la société à travers ce que le critique Henry-Russell Hitchcock nommera le « Style international ». La construction d'une ville ne peut être abandonnée à l'initiative privée, affirme la *Charte* (p. 53). En fait, à tout ce qui peut introduire une différence, une dissonance, par rapport à une organisation planifiée.

Publiée pour la première fois en 1943 sans nom d'auteur, la *Charte* portera celui de Le Corbusier seul à partir de 1957. Il en existe une version américaine qui ne lui est pas vraiment conforme⁷⁹.

*

2. 5. 34.

Le courant culturaliste.

Très vite, ce qu'on nomme le courant culturaliste réagira aux principes progressistes planificateurs. Un plan de ville est une œuvre d'art avant tout, affirme Camillo Sitte. Voudrait-on faire composer une symphonie par voie administrative ? (*L'art de bâtir les villes*, 1889⁸⁰). Et Sitte de s'en prendre à la rage de tout découper et de tout isoler : les bâtiments, les statues au milieu des places. Il parle d'une maladie nouvelle, l'agoraphobie (voir 2. 2. 3.). Il décrie le dogme de la symétrie et les avenues rectilignes, qu'il accuse de multiplier les difficultés de circulation. Il pose pour nécessaire l'harmonie d'un bâtiment avec son environnement.

La même année, Huysmans décriait « ces boulevards sur lesquels végètent des arbres orthopédiquement corsetés de fer et comprimés par les bandagistes des Ponts & Chaussées dans des roues de fonte » (qui auront été un élément essentiel du mobilier urbain du Paris haussmannien jusqu'à nos jours). « Ces chaussées secouées par d'énormes omnibus et par des voitures de réclames ignobles ». Ces boutiques d'où les forbans patentés des commerces et des banques épient les passants pour les dépouiller (*Certains*, 1889⁸¹).

Alors que son point de vue n'est pas passéiste⁸², Sitte passera longtemps pour rétrograde. Le Corbusier se moquera de lui, de sa préférence pour la rue courbe (*Urbanisme*, p. 198 et sq.). Mais le courant culturaliste prendra de la vigueur, en réaction

⁷⁹ J. L. Sert *Can our cities survive?*, Cambridge Mass., Harvard University Press, 1942.

⁸⁰ trad. fr. Paris, D. Vincent et l'Equerre, 1980.

⁸¹ in *Là-bas*, Paris, Gallimard, 1985.

⁸² Voir D. Wiczorek *Camillo Sitte et les débuts de l'urbanisme moderne*, Bruxelles, Mardaga, 1981.

aux outrances progressistes, avec des auteurs comme Lewis Mumford (*op. cit.*) et Jane Jacobs (*Déclin et survie des grandes villes américaines*, 1961⁸³).

On redécouvrira alors les vertus de plans irréguliers et asymétriques et le rôle primordial de la rue pour favoriser rencontres et aventures. On voudra que les villes ménagent la possibilité de parcours, composés de séquences visuelles aux effets divers et ménageant des surprises⁸⁴. Après Sitte, Raymond Unwin, le pionnier des villes nouvelles anglaises, en défendra particulièrement l'idée (*L'étude pratique des plans de villes*, 1909⁸⁵). En France, se développera une architecture régionaliste soucieuse d'authenticité, notamment avec Charles Letrosne (*Murs et toits pour les pays de chez nous*, 1923-1926⁸⁶).

La proximité physique passant pour encourager les relations sociales, on plaidera pour le développement de villes moyennes - le *New Urbanism* américain suivra même l'objectif d'en aligner les principales fonctions le long d'une seule *main street*.

La même idée se décline aujourd'hui en un sens communautariste, selon lequel les villes doivent accueillir en leur sein des îlots intermédiaires homogènes regroupant les habitants par communautés⁸⁷.

Dense et continue, la ville, selon l'approche culturaliste, doit d'abord être un foyer rassurant. Elle doit offrir des limites précises, en contraste avec la nature environnante mais sans défigurer les sites. Une ville digne de ce nom, surtout, ne saurait naître d'un projet d'urbanisme. Elle est, dans son unité organique, le reflet d'une culture. Elle est la cotisation de toutes les forces d'une époque, écrivait déjà Victor Hugo, se plaignant que Paris n'ait plus aucune physionomie générale et incriminant à cet égard les architectes d'école (*Notre-Dame de Paris*, 1832, Livre III⁸⁸). Les plus grands produits de l'architecture sont des œuvres sociales, affirme Hugo, plutôt que les réalisations d'hommes de génie. Plus tard, Marcel Poëte, se réclamant de Bergson, invitera à considérer la ville comme un être vivant, doté d'organes et d'une évolution créatrice - son zoning naturel traduisant notamment cette vie propre (*Introduction à l'urbanisme*, 1919⁸⁹).

⁸³ Marseille, Parenthèses, 2012. Voir J. Chase *La ville selon L. Mumford et J. Jacobs* in I. Sachs (dir) *Quelles villes, pour quel développement ?*, Paris, PUF, 1996.

⁸⁴ Ces différents effets peuvent être regroupés dans une "grille sémantique". Voir R. Allain *Morphologie urbaine*, Paris, A. Colin, 2005, p. 11,

⁸⁵ trad. fr. Paris, Ed. de l'Equerre, 1981.

⁸⁶ Paris, Ed. D. Niestlé, 1926.

⁸⁷ Voir P. Katz *The new urbanism: towards an architecture of community*, New York, Mc Graw-Hill, 1997.

⁸⁸ Paris, Le livre de poche, 1972.

⁸⁹ Paris, Anthropos, 1967.

Comptant parmi les premiers urbanistes à saisir les phénomènes de conurbation et à comprendre que les villes modernes se développent en absorbant leur pays adjacent, Patrick Geddes, sera également l'un des premiers à envisager la ville comme environnement. Il voudra qu'elle relève d'une architecture de paysage, s'appuyant sur de larges enquêtes pour saisir son âme, son caractère local et pour prendre en compte les « expériences » qu'elle crée pour ses habitants. Il voudra que les villes soient des « eutopies », leur développement animant une conscience citoyenne (*L'évolution des villes*, 1915⁹⁰).

*

Le fonds commun romantique et utopique des principaux courants de l'urbanisme moderne.

L'opposition entre les courants moderniste et culturaliste ne saurait être exagérée car tous deux, au fond, partageront un même fonds d'idées romantiques.

Le refus de l'ornementation, nous l'avons dit, pensé et présenté au fondement de la modernité architecturale, n'avait en fait rien de nouveau. Comme retour à la simplicité et à la vérité de la hutte primitive et contre le maniérisme et les effets de style (les colonnes inutiles), on le rencontre notamment déjà chez Jean-Louis de Cordemoy (*Nouveau traité de toute l'architecture*, 1706⁹¹) ou Marc-Antoine Laugier, dont l'*Essai sur l'architecture* (1753⁹²) rencontra un vif succès.

Thomas Jefferson en fit, dit-on, son livre de chevet.

Avec tout le XVIII^e siècle, Laugier ne sépare jamais nature et raison, plaidant pour un retour à la petite cabane rustique et affirmant qu'il n'y a que la colonne, l'entablement et le fronton qui puissent entrer dans une composition architecturale⁹³.

Il ne suffit plus qu'un édifice soit beau, il faut que le spectateur ressente le caractère qu'il doit imprimer, affirmait Germain Boffrand dans son *De architectura liber* (1745⁹⁴). Ce caractère doit donner la forme générale, en tirera Jacques-François Blondel. Les édifices devaient désormais ainsi produire des sensations en rapport avec leur destination (une église, le recueillement, etc.). A cet effet, l'idéal d'une architecture dépouillée, aux formes simples, marquera tant Ledoux que Schinkel et se transmettra à Gropius et Le Corbusier,

⁹⁰ trad. fr. Paris, Temenos, 1994.

⁹¹ Paris, J-B. Coignard, 1706.

⁹² Liège, Mardaga, 1979.

⁹³ Voir B. Pailhès *L'architecte de Washington : Pierre Charles l'Enfant*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002.

⁹⁴ Parisiis, Apud Guillelmum Cavelier patrem.

via des créateurs comme Peter Behrens (la Turbinenhalle de l'AEG à Berlin, 1908)⁹⁵. De William Morris, également, Proust cite cette règle : une chambre n'est belle que si elle ne contient que des choses utiles et qui soient toutes apparentes (*Sur la lecture*, 1905⁹⁶).

Le rejet de l'ornement, par ailleurs, apparaît chez Ruskin dans son *Eloge du gothique* (1853⁹⁷). Il sera, nous l'avons dit, repris par Louis Sullivan (*Traité d'ornementation architecturale*, 1892⁹⁸).

Ruskin ne rejette pas tout ornement. Tout surcroît de travail apparent est comme un surcroît de beauté, écrit-il. Car l'architecture, selon lui, doit être porteuse d'une dimension de générosité (ce qu'il nomme un « sacrifice », de temps, de travail), contre le seul objectif d'utilité au plus bas prix. Ruskin rejette donc seulement l'ornement mensonger, qui ne sert à rien ou qui veut donner une impression de richesse. Dans ce cas, estime-t-il, les ornements, qu'il compare aux tatouages (ce qu'on retrouvera chez Loos), enlaidissent les bâtiments (*Les sept lampes de l'architecture*, 1849 & 1880⁹⁹). Loos qui le bannissait des surfaces extérieures n'hésitait pas à employer l'ornement à l'intérieur des immeubles.

Et c'est la volonté néo-classique et romantique, propre à Etienne-Louis Boullée et à William Morris notamment, de réunir beaux-arts et arts appliqués, avec de grands rêves d'unification sociale et d'art pour le peuple, qu'hérita directement le Bauhaus - haut lieu du progressisme s'il en fut - à travers son fondateur Henry Van de Velde. Rédigé par Gropius, le manifeste du Bauhaus se termine par une évocation lyrique des chantiers des cathédrales ; le nom « Bauhaus », forgé par Gropius, faisant lui-même référence à la *Bauhütte*, la guilde des bâtisseurs de cathédrales.

Le Bauhaus sera néanmoins marqué par des influences divergentes, celle notamment de Johannes Itten, mystique, cherchant à libérer la créativité personnelle et qui fera venir Kandinsky, s'opposant à celle de Theo van Doesburg, défendant une esthétique rationnelle et anti-individualiste, qui emporta finalement les faveurs de Gropius.

Ainsi, si leurs orientations et leurs ambitions surtout purent être différentes, les deux principaux types de discours urbanistes, progressiste et culturaliste, ne s'en fondèrent pas moins, à partir du dernier quart du XIX^e siècle, sur de nombreux présupposés communs. Et notamment :

⁹⁵ Voir E. Kaufmann *De Ledoux à Le Corbusier. Origine et développement de l'architecture autonome*, 1933, trad. fr Paris, Éd. de la Villette, 2002.

⁹⁶ *Ecrits sur l'art*, Paris, GF Flammarion, 1999.

⁹⁷ trad. fr. Paris, H. Laurens, 1910.

⁹⁸ trad. fr. Bruxelles, Mardaga, 1990. Voir M. Ragon *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, 3 volumes, Paris, Casterman/Points Seuil, 1991, I, pp. 349-350.

⁹⁹ trad. fr. Paris, Denoël, 1987.

1) un souci de composition urbaine, aussi affirmé chez Sitte que Le Corbusier, en réaction à la croissance anarchique des villes générée par l'industrialisation (quartiers surpeuplés et insalubres, banlieues proliférant sans plan, etc.). Ceci explique qu'urbanisme moderniste et désurbanisme aient parfois pu aller de pair, comme dans l'URSS des années 30¹⁰⁰.

2) Une vision de l'architecture voulant que l'objet de cette dernière soit de répondre aux besoins les plus profonds de la société telle qu'elle est ou devrait être. Loin de ne voir en elle qu'une affaire de styles, il s'agit de conférer à l'architecture une dimension morale et politique décisive - selon un argumentaire aussi bien employé par Augustus Pugin, en faveur du gothique, que par un défenseur du Style international comme Anton Pevsner (*Pionners of the Modern Movement*, 1936), note un auteur¹⁰¹.

De tels présupposés paraissent directement issus des utopies que le XIX^e siècle vit se développer. L'utopie fut le moteur de toute l'action urbaniste et architecturale moderne, n'hésite pas à écrire un historien¹⁰². Il est clair en tous cas que les urbanistes modernes partagèrent avec nombre d'utopistes :

- l'idée que la ville doit reposer sur une disposition simple ;
- la croyance à la capacité de changer fondamentalement les hommes à travers leur milieu ;
- les ambitions planificatrices, dirigistes. La politique et l'art ne font qu'un, disait Hannes Meyer, successeur de Gropius en 1928 à la tête du Bauhaus. L'art n'a rien à voir avec l'esthétique ;
- le goût pour l'uniformité égalitaire, selon des visées socialisantes - rêvées chez Morris ou attendues au sein du Bauhaus, dont nombre de créations furent situées en prélude d'une révolution politique annoncée qui allait à n'en pas douter recréer l'environnement humain tout entier.

Premier engouement pour les grands ensembles.

¹⁰⁰ Voir A. Kopp *Urbanistes et désurbanistes en URSS* in I. Sachs *op. cit.*

¹⁰¹ Voir D. Watkin *Morale et architecture aux XIX^e et XX^e siècles*, 1975, trad. fr. Bruxelles, Mardaga, 1979.

¹⁰² Voir M. Ragon *op. cit.*, II, p. 70 et sq.

C'est dans un tel contexte qu'on peut comprendre l'engouement pour les grands ensembles (Gropius en construit dès 1938). Outre de permettre aux classes modestes d'accéder au confort moderne – car, on ne peut l'oublier, c'est avec les grands immeubles et les HLM que les classes populaires ont accédé au chauffage central, à l'eau courante, à la salle de bain et aux WC intérieurs, au vide-ordure - on leur trouvait des vertus révolutionnaires. On imaginait qu'ils favoriseraient la vie collective et l'on conçut ainsi en URSS de véritables maisons communes, dont les habitants étaient invités à prendre leurs repas en commun et à partager les mêmes dortoirs - une formule qui fut largement moquée¹⁰³ et qu'on dut vite abandonner devant les vives résistances des habitants (on était pourtant parti d'enquêtes auprès de la population).

Entre enthousiasme politique à bâtir un nouveau monde (ainsi avec Hannes Meyer *Die neue Welt*, 1926¹⁰⁴) et fascination pour le confort américain (par exemple chez la designer Margarete Schütte-Lihotzky), construire de grands ensembles était progressiste et la municipalité sociale-démocrate de Vienne en fit ainsi bâtir de nombreux dans l'entre-deux guerres, dont le célèbre Karl Marx Hof (architecte Karl Ehn, 1927-1930).

*

Face aux premiers désastres causés aux villes par l'industrialisation, le souhait d'un urbanisme rationnel apparut dès la seconde moitié du XIX^e siècle. Entre les campagnes désolées, déjà dépeuplées, où les paysans avaient peur de l'ombre sur leurs champs, comme écrit Emile Verhaeren, et la ville là-bas, sous des cieux lourds, fuligineux et gras (*Les campagnes hallucinées*, 1893, *Le départ*¹⁰⁵). Mais l'urbanisme moderne devait rompre avec la tradition académique – les idées nouvelles furent souvent d'abord portées par les métiers d'art – trop nourrie des styles monarchiques. Et, en privilégiant des critères d'efficacité pratique, il devait répondre à de nouveaux besoins. Apparut ainsi une revendication d'hygiène, de confort, imposant la connexion des immeubles à des réseaux multiples de collecte et de distributions – en France, la loi du 20 octobre 1928 imposera l'eau, le gaz et l'électricité dans les logements à loyer modéré. A travers la minceur des parois, la multiplication des vitrages, il s'agissait de répondre à des critères nouveaux de légèreté, de sens des loisirs et de goût du plein-air. Les immeubles seraient hauts, voire très hauts, par souci d'aération et d'ensoleillement, ainsi que pour dégager des espaces verts au sol. Il s'agissait d'accompagner une civilisation matérielle en plein essor – dont les critères,

¹⁰³ Voir notamment M. Boulgakov *Psaume* (1923) in *J'ai tué*, trad. fr. Paris, Le livre de poche, 1987.

¹⁰⁴ trad. anglaise *The new World*, University of California Press, 1994.

¹⁰⁵ Paris, Gallimard, 1982.

néanmoins, ne correspondaient encore qu'au mode de vie de l'élite, ce dont les architectes les plus progressistes ne semblent guère s'être rendus compte. Eux voulaient transformer une société hiérarchique et de classes en une société fonctionnelle. Les projets du Corbusier, ainsi, font une large place au réseau routier et ne prévoient guère de parkings. La voiture y apparaît comme un objet idéal, toujours en mouvement – une ville faite pour la vitesse est une ville faite pour le succès, disait Le Corbusier. A l'époque, la voiture n'était encore qu'un attribut de luxe, auquel on pouvait d'ailleurs destiner quelques garages assez monumentaux, aux vitrages inspirés des halls d'exposition.

En Italie, particulièrement, la station-service elle-même intéressera des architectes, comme Mario Bacciocchi.

Dans *Eupalinos ou l'architecte* (1920¹⁰⁶), Paul Valéry confiait à l'architecte une mission morale générale, tout en soulignant le géométrisme esthétique de ses créations. C'était assez bien décrire le point de vue moderniste. Par la suite, dès lors, face aux aberrations de l'urbanisme moderne, on sera tenté, plutôt que d'admettre que les architectes modernistes aient pu se tromper, d'incriminer le manque de moyens et le manque d'infrastructures techniques, les procédures d'appel d'offre publiques obligeant à choisir les projets les moins-disant en termes financiers.

Il semble plutôt néanmoins que l'urbanisme moderne n'était tout simplement guère armé pour penser des aménagements de masse. Développé par des architectes vivant d'autant plus en monde clos qu'ils avaient du mal à convaincre avant-guerre, il laissait triompher une culture d'atelier négligeant les détails pratiques et techniques. Ainsi, à Pessac, Le Corbusier sous-estimera totalement les coûts réels de construction d'un ensemble destiné à une clientèle populaire¹⁰⁷.

Dès 1874, les Plans d'aménagement communaux furent rendus obligatoires en Suède. En 1884, on imposa le nivellement des voiries en France, ainsi qu'en 1902 les permis de construire, réglant hauteur et gabarit. Après la Seconde guerre mondiale, l'ampleur des reconstructions renforça les demandes en matière d'aménagement méthodique de l'espace urbain. Pour y répondre, on trouva des architectes et des urbanistes qui pensaient rupture radicale et refondation sociale. De bons représentants d'une

¹⁰⁶ *Œuvres II*, Paris, Pléiade Gallimard, 1960.

¹⁰⁷ Voir particulièrement G. Monnier *L'architecture en France. Une histoire critique 1918-1950*, Paris, P. Sers Ed., 1990.

bourgeoisie cossue des beaux quartiers qui ne cessaient de vitupérer contre la bourgeoisie et surtout le goût petit-bourgeois (la classe immédiatement en-dessous de la leur). Des architectes qui pouvaient par provocation aimer le béton pour sa brutalité mais qui, pas une minute, n'imaginaient qu'en ville l'individu puisse se sentir vulnérable. On trouva un urbanisme de la table rase, une volonté d'achever l'histoire - rêvant aussi bien de retours en arrière que d'avancées révolutionnaires - aux principes aussi sommaires que farouchement posés. La catastrophe était inévitable¹⁰⁸.

* *

¹⁰⁸ Voir P. Blake *L'Architecture moderne est morte à Saint-Louis, Missouri, le 15 juillet 1972 à 15 h 32, ou à peu près*, 1974 (trad. fr. Paris, Le Moniteur, 1980).

B) La fin des villes.

2. 5. 35.

Le bilan de l'urbanisme moderne est *catastrophique* : villes hideuses, où domine le sentiment d'insécurité et qui ont cessé d'être des lieux de civilité – comme l'illustrera particulièrement, dès sa naissance, l'ensemble de Park Hill à Sheffield en Angleterre (1961).



Pathologies urbaines variées. Banlieues explosives évoluant en espaces de non-droit. Zonage urbain, conçu à une époque d'énergie peu coûteuse, séparant nettement lieux d'habitation, de travail, de récréation et de circulation et jetant par là même quotidiennement des millions d'individus dans des transports dont l'engorgement et les surcoûts, en termes de nuisances et de pollution, paraissent désormais insurmontables – en France, trois actifs sur cinq travaillent hors de leur commune de résidence (quatre sur cinq en Ile-de-France). Réduction, en regard, de l'habitat à un dortoir, tandis que le centre des villes, au gré des horaires de travail, n'est plus pour une foule d'individus solitaires qu'un lieu de passage où il est bien difficile d'improviser une rencontre, ce qui ôte à la ville une grande part de son intérêt. Une spéculation immobilière effrénée dans certains quartiers, enfin, qui est la rançon de tout ceci.

Bien entendu, beaucoup disputeront un constat si global et sévère. Indiquons donc qu'il ne s'applique sans doute pas à toutes les villes ni à tout dans les villes, pour retenir ce qui importe le plus pour notre propos : que tout cela, *l'urbanisme n'aura non seulement pas su l'éviter là même où il se sera efforcé d'adopter une démarche "scientifique" mais il l'aura même en large partie directement provoqué.*

“Coincé entre un énorme complexe de cinémas en béton d'un côté et un gigantesque carrefour de l'autre, Cricklewood ne ressemblait à rien. C'était bien le dernier endroit où mettre fin à ses jours [le héros du roman veut se suicider]. Le type même

d’endroit où l’on ne venait que pour aller ailleurs” (Zadie Smith *Sourires de loup*, 2000, p. 15¹⁰⁹). Traversées ou cernées par des axes de communication dont l’accès est réservé aux seuls véhicules, bien des villes ne battent plus qu’au gré de mouvements mornes, répétitifs et largement incompréhensibles à l’observateur – où courent toutes ces voitures qui défilent sur une voie rapide ? – et seulement rythmés par des pointes régulières de congestion. Il y a des villes où la marche même est devenue problématique, même sur des distances relativement courtes – cette manière de découvrir et de s’approprier la ville, que Michel de Certeau décrivait comme une connaissance “aveugle, comme dans le corps à corps amoureux” (*L’invention du quotidien*, 1980, I, chap. VII¹¹⁰). Les gestes, les pratiques qui investissent les lieux, sont les vraies archives des villes, disait Certeau. Mais qui est encore tenté de faire du lieu où il passe une grande partie de son temps un espace d’énonciation ?

C’est exactement cependant ce qu’a fait Ian Sinclair vis-à-vis de Londres, marchant notamment le long de la M25, l’autoroute qui ceinture la capitale (*London Orbital*, 2002¹¹¹). Il convient par ailleurs de souligner que les équipements sportifs et les parcours de promenades, de vélo ou de jogging contribuent de plus en plus à redessiner certaines villes aujourd’hui (voir par exemple le front de mer d’une ville comme Dakar) ; où un facteur nouveau de motricité s’ajoute désormais à celui de mobilité. Alors que l’on parle encore « d’obé-cités » à propos de certaines villes américaines, la bonne forme physique des habitants tend à être davantage prise en compte par le design urbain désormais.

Beaucoup de grandes villes ne nous offrent plus que l’image d’un monde routinier d’étrangers¹¹² ; comme dans le film de Ridley Scott *Blade Runner* (1982), ne circulent plus à Los Angeles en 2019 que des habitants que leurs accoutrements étranges désignent comme autant de mutants ordinaires et indifférents ; nomades urbains circulant entre des espaces enclavés¹¹³. En Chine ou en Belgique, ont été testées des voies piétonnes spécialement faite pour qu’on puisse consulter son smartphone en marchant.

Parce que les autres y sont devenus à la fois omniprésents et invisibles, les villes modernes nous offrent une vie moralement appauvrie, aux rencontres furtives ; la plupart des gens échouant à former un tout plus qu’un court moment dans un environnement urbain éclaté, où il y a d’abord si peu de chances de se revoir¹¹⁴. Ont disparu ces lieux

¹⁰⁹ trad. fr. Paris, Gallimard, 2001.

¹¹⁰ 2 volumes, Paris, Gallimard, 1990.

¹¹¹ trad. fr. Paris, Babel, 2016.

¹¹² Voir L. Lofland *A World of strangers: Order and Action in Urban Public Space*, New York, Basic Books, 1973.

¹¹³ Voir G-H. de Radkowski *Anthropologie de l’habiter : vers le nomadisme*, 1963-1968, Paris, PUF, 2002.

¹¹⁴ Voir Z. Bauman *La vie en miettes*, 1995, III, trad. fr. Rodez, Le Rouergue/Chambon, 2003.

“d’unanimisme”, comme les nommait Gino Severini, peignant cafés et boulevards, lieux où le moi individuel parvient à percevoir sa propre nature en communion étroite avec la vie collective¹¹⁵.

Poésie du désordre urbain.

Certains pourront trouver cette promiscuité libératrice et, comme dans le roman de Cyril Collard, célébrer les nuits fauves, d’une sexualité anonyme et débridée, qu’elle permet (*Les nuits fauves*, 1989¹¹⁶). Très tôt, de ce point de vue, on aura été fasciné par le vacarme et le chaos urbain, comme dans le *Mandarin merveilleux* (1919) de Bartók. Par des villes abritant une criminalité massive – New York ou Chicago hier, Baltimore ou Tokyo aujourd’hui¹¹⁷. Par la ville tentaculaire, façon *Metropolis*. Par la ville microcosme, dont quelques rues concentrent toutes les dérives, toutes les aventures – ainsi que le rock l’a maintes fois célébrée. La poésie d’albums comme *LA Woman* (1971) des Doors, *Born to run* (1975) de Bruce Springsteen ou ceux du Velvet Underground, pour ne citer que quelques-uns parmi les plus connus, cette poésie est foncièrement urbaine. Mais elle ne naît que sur les débris de la sociabilité. Ses thèmes sont l’errance, la déviance.

C’est au cœur des villes que le monde est le plus vaste. Les passions, les vies, les désirs, plus variés que partout ailleurs, s’y enchevêtrent et s’ignorent. De sorte que c’est là aussi que cesse l’action héroïque, faute d’y pouvoir trouver la clarté et l’unanimité qui lui conviennent. L’action y fait place à la nervosité ou à la perversité.

Nous vivons dans un monde brutal aux lueurs criardes qui nous sollicite de façon toujours plus pressante, écrit James G. Ballard (*Crash !*, 1973¹¹⁸). Un monde gouverné par la publicité, les pseudo-événements, la science et la pornographie, où armements thermonucléaires et réclames de boissons gazeuses coexistent directement (*Préface de l’édition française*). Les humains qui peuplent ce paysage technologique n’en fournissent plus les points de référence. Ils ne détiennent plus les clés de son identité. Tout pâlit devant la solide réalité des accotements de l’autoroute avec leur implacable géométrie, devant les contours nets des terre-pleins devant les parkings (pp. 79-80). Dans un tel monde,

¹¹⁵ Voir N. Blumenkranz-Onimus « La ville des futuristes » *Revue d’esthétique* n° 3-4, 1977.

¹¹⁶ Paris, Flammarion, 1989.

¹¹⁷ Voir D. Simon *Baltimore*, 1991, trad. fr. Sonatine Ed., 2012 ; J. Adelstein *Tokyo Vice*, 2009, trad. fr. Paris, Ed. Marchialy, 2016.

¹¹⁸ trad. fr., Paris, Denoël, 2005.

l'accident de voiture n'est-il pas le présage sinistre d'un mariage de cauchemar entre le sexe et la technologie ?

A contrario, les villes qui font rêver – le Manhattan de Woody Allen (1979) ou la Rome de Fellini (1971) – sont des villes *accessibles*, où l'on est comme chez soi partout. Ce que nous avons, sans doute pas complètement mais largement, perdu. Car, s'il multiplie la multiplication des passions et des intérêts, l'espace urbain moderne ne permet plus guère leur rencontre et favorise d'abord le confinement. A l'extrême, par le repli farouche sur un territoire, marqué à travers des attitudes, une apparence, une agressivité qui finalement interdisent aussi bien d'en sortir et qui accompagnent la ghettoïsation des banlieues, riches et pauvres. *Quoique portées par d'ambitieuses planifications, en effet, les villes modernes ont d'abord échoué à créer des lieux homogènes qui soient plus que des îlots.* Généralement conçus comme des réservoirs de main d'œuvre à proximité de bassins d'emplois, les grands ensembles devaient humainement s'homogénéiser par le travail partagé, notamment en usine. On n'avait guère envisagé les délocalisations industrielles.

*

A l'origine d'un désastre.

A l'origine de tels phénomènes, il y eut certainement dans de nombreux pays européens la pénurie de logements créée après-guerre par le double effet des destructions et du *baby-boom* et donc la nécessité de construire dans la précipitation et au moindre coût. Ceci, alors même que la planification administrative se révélait largement incapable d'estimer suffisamment les besoins et fit des choix malheureux.

En France, la planification moderne de l'urbanisme commence avec la lutte contre le paupérisme et l'intervention de l'Etat dans le domaine du logement. Relayées par Victor Hugo, les idées d'Armand de Melun (*De l'intervention de la société pour prévenir et soulager la misère*, 1849¹¹⁹), se retrouveront notamment dans une loi de 1850 (purement incitative) sur l'aménagement des logements insalubres. Dès lors qu'à partir des années 1890, l'insalubrité fera redouter une baisse de la natalité, les lois se multiplieront : sur l'eau (8 avril 1898), sur la surface minimale des pièces habitables à Paris (9 m², *Règlement sanitaire communal* du 15 février 1902), pour faciliter l'accès à la propriété (*loi Ribot* du 10 avril 1908), ... Le « droit au logement » sera énoncé par les syndicats de locataires, menés par Georges Cochon (1910-1914). En 1928, la loi Loucheur lancera la planification urbaine, qui sera toutefois surtout portée par les nécessités de la reconstruction après la guerre. Enfin, le Plan Courant (1953) lancera particulièrement les systèmes de

¹¹⁹ Paris, Hachette, 1971.

construction industrialisés et les HLM. L'Etat stimulera alors les fusions entre entreprises du bâtiment, mettant notamment en concours des programmes que seules de très grandes entreprises pouvaient réaliser. Cela se traduira par une baisse considérable des délais de construction mais au détriment de la qualité et au prix d'une forte uniformisation – qui fut cependant idéologiquement voulue, la préférence étant accordée, contre les pavillons individuels, aux immeubles collectifs indifférenciés, ne marquant aucune hiérarchie sociale. Ce n'est qu'à partir de 1967, avec les zones d'aménagement concerté qu'un peu de souplesse sera introduite. A la fin des années 60, on finira en effet par se rendre à l'évidence : les gens ne voulaient pas de ces immeubles collectifs conçus pour abriter leur bonheur futur. Ils voulaient des pavillons individuels. On se mit donc à en construire, en masse, en étendant indéfiniment les lotissements en banlieue.

Après la guerre, dès lors que le produit locatif ne pouvait suffire à amortir le coût des terrains, il fallut gagner en hauteur. De là, les tours de béton. Mais un pays comme les USA connaissait ce phénomène depuis des décennies. La division en lots négociables sur lesquels sont érigés des blocs rectangulaires d'appartements sans air ni clarté pour la plupart d'entre eux semble tout simplement correspondre au tracé le plus immédiatement rentable pour les promoteurs. Très tôt, dans un contexte de forte spéculation immobilière, on bâtit à Gênes, Paris ou Edimbourg, des immeubles de dix étages – leur hauteur fut limitée à 70 pieds (23 mètres) à Paris à la fin du XVIII^e siècle. L'urgence et le manque de moyens n'expliquent donc pas seuls que l'urbanisme soit devenu, dans la seconde moitié du XX^e siècle, comme une fatalité, une nuisance à la croissance difficilement maîtrisable. Si ce sont sans doute là des raisons importantes, elles n'expliquent pas tout - et notamment que partout, du Brésil (qui fut le premier pays à prendre Le Corbusier au sérieux, a-t-on dit) à l'URSS (où il fallait reloger cent millions de personnes), le zonage urbain s'imposa, multipliant quartiers d'affaires vides et banlieues-dortoirs, avant que n'apparaissent bientôt les centres commerciaux.

Dès les années 30, les Champs Elysées étaient devenus une avenue de bureaux, tandis que la banlieue parisienne ne cessait de gonfler (le blocage des loyers, décidé après la Guerre, n'encourageait guère les constructions dans Paris). Les grands ensembles dortoirs apparurent en Allemagne dès 1923. Au même moment, un zonage strict s'imposait dans les villes nouvelles - dans la capitale australienne Canberra par exemple.



Dès les années 20, Mario Sironi se mit à peindre des paysages urbains désolés. Une sculpture d'Alberto Giacometti *La place* représente des personnages dépourvus de traits distinctifs, rassemblés par le hasard et suivant chacun sa direction sans se rencontrer dès 1948¹²⁰. Et, musicalement, le *Central Park in the dark* de Charles Ives s'attachait à peindre avec nostalgie un monde urbain que la pollution et l'insécurité n'avaient pas encore détruit dès... 1904. Friedrich Engels soulignait déjà l'indifférence brutale des grandes villes, fondé sur un égoïsme borné dans *La situation de la classe laborieuse en Angleterre* (1840¹²¹).

Toute une génération de peintres, nés dans la décennie 1880, a comme perdu la ville. Sironi (né en 1885) peint des villes sales, décharnées, où tout semble presque déjà en ruine. Des villes grises, qui ne rendent plus la lumière et dont les fenêtres ne sont jamais éclairées – ce que l'on retrouve aussi bien chez Charles Scheeler (1883) ou Georgia O'Keeffe, chez lesquels immeubles et installations industrielles sont saisies comme autant de formes pures.

En photographie, Werner Mantz adopte une approche semblable des villes, également sensible chez un peintre contemporain comme Yves Bélorgey, qui souligne néanmoins l'insignifiance et la décrépitude de nombres d'espaces urbains ; ce qui est également sensible dans les photographies de Mark Power. Bélorgey peint de grands immeubles comme autant de monuments d'un projet social échoué.

Alec Soth et Thomas Ruff photographient des interstices urbains qui semblent avoir été pratiquement désertés et Francesco Jodice des espaces urbains saturés mais vides – ou livrés à des explosions de haine régressive, avec Alessandro Cosmelli. Il n'y a plus personne dans la ville des photos composées d'Alain Bublex, surchargée d'enseignes publicitaires et traversée par des véhicules à grande vitesse. Finalement, la ville disparaît dans le flou sur les toiles de Philippe Cognée ou un détaillisme qui saisit le jeu purement formel de ses couleurs vives (Matthieu Venot, Yener Torum, Collin Pollard ou Serge Najjar).

Il y a donc là un phénomène tout à fait semblable à celui que nous avons rencontré ci-avant pour la dégradation de l'environnement : la conscience d'un désastre a été assez largement répandue dès ses prémises et n'a guère permis de l'éviter. Ainsi, *sans doute*

¹²⁰ Venise, collection P. Guggenheim.

¹²¹ trad. fr. Paris, Ed. sociales, 1960.

*l'évolution urbaine est-elle portée par des bouleversements sociaux qui la débordent largement et que l'urbanisme moderniste n'a finalement fait qu'entériner*¹²².

De fait, rien n'a vraiment pu infléchir le processus de confinement des populations dans des zones fonctionnelles (le quartier d'affaires, le quartier résidentiel, le centre commercial, les lieux de vacances), reliés par des nœuds autoroutiers et agrémentés d'espaces verts qui accentuent le plus souvent l'impression d'ennui et de vide, quand ils ne sont pas tout simplement source d'une insécurité supplémentaire. Dans les années 70, aux USA, 25% des bureaux étaient situés hors des villes. Dès 1986, cette proportion dépassait 60%. L'urbanisme planificateur n'a fait en somme qu'accompagner, peut-être précipiter, une certaine fin des villes qu'il n'a pas de lui-même provoqué, s'il l'a parfois anticipée ou simplement appelée de ses vœux.

Beaucoup d'utopies ayant marqué l'architecture moderne ont poursuivi un idéal de disparition des villes. Depuis Morris, voulant les fondre dans la campagne, jusqu'à Frank Lloyd Wright, apôtre d'une culture égalitaire devant selon lui spontanément voir le jour aux USA (dans son projet de Broadacre City, les habitants cultivent leur lopin et construisent eux-mêmes leur maison – on a fait remarquer que cela évoque le servage !). Pour Wright, l'automobile de masse allait permettre de diluer les villes (*La ville évanescence*, 1932¹²³). Dans les années 30, des architectes soviétiques élaborèrent des projets de décantation de Moscou, la ville retournant quasiment à l'état d'espace vert¹²⁴. Ils s'inspiraient notamment de Bruno Taut (*Une couronne pour la ville*, 1919¹²⁵), qui inspira également Le Corbusier.

Au début du XX^e siècle, la Terre comptait 150 millions de citoyens. Ils sont trois milliards aujourd'hui et représentent au moins la moitié de la population mondiale¹²⁶. En 2050, 70% des Terriens vivront en ville. Avec 35 millions d'habitants, Tokyo est la première ville du monde et devrait le rester un certain temps. En 2015, la deuxième ville du monde était sans doute Bombay avec 22 millions d'habitants ; sachant que ce sont les villes moyennes qui devraient connaître le plus fort accroissement : d'ici 2030, la surface des villes de plus de 100 000 habitants devrait tripler dans les pays en développement. Pourtant, *la fin des villes semble bien annoncée*¹²⁷. *Celles-ci ne forment plus un tout, en*

¹²² Voir par exemple M. Roncayolo *Les grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris, Ed. de l'EHESS, 1996.

¹²³ trad. fr. Gollion (Suisse), Infolio, impr. 2013.

¹²⁴ Voir K. Frampton *op. cit.* p. 176.

¹²⁵ trad. fr. Paris, Ed. du Linteau, 2004.

¹²⁶ De par le monde, les zones urbaines sont néanmoins définies de manière disparate : en Islande, est urbaine une localité de plus de 200 habitants. Il en faut au moins 2 000 en France et moins de 200 mètres de séparation entre deux habitations successives pour que l'on puisse parler « d'unité urbaine ».

¹²⁷ Voir P. Virilio *La vitesse de libération*, Paris, Galilée, 1995.

effet. Elles ne répondent plus à aucune idée de composition d'ensemble. Plus elles grandissent et moins les villes représentent une réalité collective¹²⁸. Cela est sensible à travers l'apparition de mégapoles.

Les mégapoles, villes-rhizomes.

Prolifération urbaine.

On parle de mégapole pour désigner une prolifération urbaine sans logique apparente. Alors qu'une métropole organise en fonction d'elle son territoire environnant, une mégapole finit tout simplement par le recouvrir, quoique de manière lâche, discontinue. On en arrive ainsi à la formation de vastes régions urbaines, où l'on ne distingue plus véritablement ni centre ni périphérie mais des unités éparpillées de logements, d'activités industrielles ou commerciales, de transport (aéroports, ...), selon une logique non plus aréolaire mais réticulaire, portée par de nouveaux modes de production industriels¹²⁹. Une « économie d'archipels », l'a-t-on nommée¹³⁰. Dans ce contexte, complètement intégrée au système urbain, la campagne accueille des centres logistiques (méga-entrepôts, fermes de données, ...)¹³¹.

S'il y a toujours un cœur historique au sein des mégapoles, la croissance n'y est plus centrifuge et le centre peut être complètement coupé des nouvelles zones d'activités. De nombreux visiteurs étrangers viennent ainsi traiter leurs affaires ou participer à un congrès autour de l'aéroport de Roissy, ou bien se rendent à Eurodisney, sans plus passer par Paris.

Selon un modèle de grille, la mégapole ne connaît plus de centres mais des nœuds de communication¹³². De sorte que le tissu bâti n'a plus rien d'uniforme. Ses différentes unités - de logement par exemple - sont séparées par des interstices qu'on a nommé des "non-lieux" : terrains vagues, bouts de campagne traversés par des voies de transport, échangeurs, stations-services, chaînes hôtelières aux chambres interchangeable où se croisent et s'ignorent les individus...¹³³ Tout est loin de tout dans une mégapole, puisque celle-ci a tendance à toujours davantage s'étendre, sans logique spatiale d'ensemble. Il faut un GPS pour s'y déplacer. Une conséquence étonnante de cette spatialité urbaine est son ensauvagement – au sens propre ! Les animaux sauvages sont en effet de plus en plus nombreux et divers à s'introduire dans les interstices du

¹²⁸ Voir R. Ledrut *Sociologie urbaine*, Paris, PUF, 1968.

¹²⁹ Voir C. Bidou-Zachariassen *Modèle post-fordiste et urbanisation* in A. Berque, P. Bonnin & C. Ghorra-Gobin (dir.) *La ville insoutenable*, Paris, Belin, 2006.

¹³⁰ Voir P. Veltz *Mondialisation, villes et territoires*, Paris, PUF, 2005

¹³¹ Voir L. Young (Ed) *Machine Landscapes*, New York, Wiley & Sons, 2019.

¹³² Voir R. Sennett *La conscience de l'œil*, 1991, trad. fr. Paris, Les Ed. de la Passion, 2000.

¹³³ Faut-il préciser que l'appellation « non-lieux » ne signifie pas que ces lieux n'existent pas au sens propre et ne sont donc pas des lieux en tant que tels ? Sans doute la réflexion doit-elle en passer par là de nos jours, puisqu'un auteur prend la peine de le souligner (voir E. Helmer *Ici et là. Une philosophie des lieux*, Lagrasse, Verdier, 2019).

milieu urbain¹³⁴ ; lequel concentre désormais la moitié des espèces animales dans l'hémisphère nord, favorisant leur diversité en leur offrant des biotopes nouveaux – 62% des espèces d'oiseaux en Pologne seraient à Varsovie !

Le phénomène mégapolistique est particulièrement sensible en Allemagne, Hollande et Grande-Bretagne, ainsi qu'aux USA, où une même conurbation s'est développée en couloirs sur la côte Est. Des pays comme la France, l'Espagne ou la Suède n'offrent encore de tels exemples que pour quelques villes¹³⁵. Toutefois, à l'instar des *metropolitan areas* américaines, on parle en France « d'aire urbaine » pour marquer l'influence d'une ville-pôle sur ses voisines sans qu'il y ait forcément continuité du bâti ; influence notamment marquée par le fait que plus de 40% de la population de l'ensemble travaille dans le pôle ou dans une autre commune monopolisée par ce pôle. « Paris », à ce compte, était composé de 412 communes en 2010.

*

Rhizomes.

A notre époque, pour qualifier ce genre de réalité, qui ne se laisse pas décrire en termes d'organisation centralisée, hiérarchisée, d'éléments coordonnés mais qui, en perpétuelle métamorphose, enchevêtre les connections et doit ainsi être saisie sous différentes dimensions, sous différents "plateaux", on parle volontiers de "rhizome".

La formule est empruntée à Gilles Deleuze et Félix Guattari (*Mille Plateaux*, 1980, Introduction¹³⁶). Reprise à tort et à travers, elle a fait fortune malgré l'extrême confusion de son énoncé : dans un rhizome, nous expliquent en effet les auteurs, "des chaînons sémiotiques de toute nature sont connectés à des modes d'encodage très divers, chaînons biologiques, politiques, économiques, mettant en jeu non seulement des régimes de signes différents, mais aussi des statuts d'états de chose" (?).

A moins qu'il ne s'agisse tout simplement que de céder au charme d'une métaphore suffisamment vague pour être facilement employée et habillée d'un mot rare, ce qui rend son emploi distingué.

Il est difficile en tous cas de savoir de quoi l'on parle : une forme ? (elle serait tuberculaire ; les pommes de terre sont des rhizomes). Un mode d'organisation ? (les groupements animaux forment des rhizomes, selon Deleuze et Guattari). Un principe de mise en rapport ? Nos virus nous font faire rhizome avec d'autres bêtes, affirment nos auteurs (p. 18). Un rhizome est, à les suivre, un modèle de système acentré, non-hiérarchisé, à entrées multiples, rassemblant des chaînons sémiotiques sans ordre unitaire des significations¹³⁷. C'est ainsi une image opposée à celle de l'arbre ; une métaphore pour signifier l'excroissance d'une réalité urbaine incontrôlable ou encore une situation à entrées multiples – certains y voient une structure capable de défaire l'ordre global

¹³⁴ Voir J. Zask *Zoocities : des animaux sauvages dans la ville*, Paris, Premier Parallèle, 2020.

¹³⁵ Voir P. Blanquart *Une histoire de la ville*, Paris, La Découverte, 1997, p. 153 et sq.

¹³⁶ Paris, Minuit, 1990.

¹³⁷ Voir A. Sauvagnargues *Deleuze. De l'animal à l'art* in *La philosophie de Deleuze*, Paris, PUF, 2004, p. 173 et sq.

de nos société. On ne sait pas très bien s'il s'agit d'une forme, possédant sa logique propre, ou une non-forme mais, quoi qu'il en soit, le rhizome est devenu une métaphore chic à travers laquelle les villes, dans leur prolifération, paraissent se dévorer elles-mêmes, ce qui évoque davantage un modèle tumoral. Dans les immenses cheminées d'usine, plantées entre un ciel sinistrement sale et la terre boueuse, empuantie, des quartiers de filature, Georges Bataille voyait déjà la projection atroce d'un cauchemar se développant obscurément dans le genre humain à la façon d'un cancer (*Cheminées d'usine*, 1929¹³⁸).

Mais le sens des métaphores peut toujours être renversé. Tokyo paraît laid et chaotique. Sans structure discernable, sans projet urbain, la ville semble entrée dans la phase ultime d'un processus de dégénérescence des villes contemporaines, note un auteur¹³⁹. En fait, nous avons vu ci-dessus, que Tokyo n'a jamais connu d'autres principes d'expansion mais il est séduisant de parler d'un principe de décomposition et de le généraliser. On peut alors trouver que Tokyo est comme une amibe, un organisme tendant vers l'état liquide (?), comme le note l'auteur. Et cette formule originale sauve tout ! Elle est un peu choquante. Poussons-là au bout : acceptons les "a-topies". Première "post-ville", Tokyo nous enseignerait finalement que la rationalité n'est qu'un système parmi d'autres... Toute formule périlleuse est sauvée si elle débouche sur un lieu commun.

*

La disparition de la rue.

Si l'on parle de fin des villes, c'est pour souligner que l'éclatement de l'espace humain n'a pu que se traduire par une véritable désintégration mentale - sensible dans ce qu'il faut dès lors nommer des « pathologies urbaines » (incivisme, violence, névroses diverses)¹⁴⁰. Aujourd'hui, de fait, la plupart des individus n'ont plus qu'une vie de passage entre différents lieux d'habitation, de travail, de récréation, dont aucun ne saurait susciter de sociabilité spontanée, faute d'être investis d'une présence durable¹⁴¹. Avec la fin des villes cesse l'urbanité, c'est-à-dire l'aptitude d'un groupe occupant un lieu à générer des liens sociaux et conviviaux durables¹⁴². Les centres des villes, ainsi, se vident d'habitants - hormis quelques populations aisées (gentrification), non encore installées (étudiants) ou professionnelles (gardiens). Ils se vident même d'emplois, au profit d'*edge-cities* alignées le long des roades et qui sont vides la nuit. Apparaît un urbanisme de réseaux recomposés

¹³⁸ *Œuvres complètes I*, Paris, Gallimard, 1970, pp. 206-207.

¹³⁹ Voir L. Sacchi *Tokyo. Architecture et urbanisme*, 2004, trad. fr. Paris, Flammarion, 2005.

¹⁴⁰ Voir C. Chaline & J. Dubois-Maury *La ville et ses dangers*, Paris, Masson, 1994.

¹⁴¹ Voir M. Webber *L'urbain sans lieu ni bornes*, 1964, trad. fr. Paris, L'Aube, 1996 & A. C. Zijdeveld *A theory of urbanity*, New Brunswick, Transaction Publishers, 1998.

¹⁴² Voir F. Choay *L'urbanisme, utopies et réalités : une anthologie*, Paris, Points Seuil, 1965, Préface.

par l'automobile¹⁴³, sans plus d'image globale, ni plan d'ensemble facilement mémorisable. Finalement, à travers l'équipement des téléphones portables (géolocalisation par exemple) et les GPS, la ville devient un gigantesque ensemble de données au sein duquel on circule à travers divers algorithmes¹⁴⁴. Avec une certaine préscience, Yona Friedman envisageait une « météo urbaine », s'attachant à prédire les flux des villes (*L'architecture de survie*, 1978 & 2003¹⁴⁵).

Apparaît alors la « *smart city* », la ville « intelligente » dont, à travers des capteurs de tous types disséminés partout, on surveille et on régule en permanence les flux (transports, énergie, déchets, ...); des flux auxquels se réduisent également les comportements des citoyens. La ville risque de ne devenir « intelligente » que quand elle aura disparu et n'aura plus que la cohérence de différents réseaux, non forcément superposables – la logique urbaine n'est plus spatiale mais comptable et opérationnelle – ni même forcément coordonnés (certains réseaux pouvant être publics et d'autres privés). La ville devient intelligente quand il n'y a plus d'urbanité, dénonce Rem Koolhaas. Quand, débarrassée de son centre, la ville a perdu toute d'identité et n'est plus que le lieu d'un entrecroisement de flux. « Allez voir la Silicon Valley : les plus grands innovateurs du monde informatique se sont créé un environnement fade et banal de banlieue américaine, qui devient de plus en plus autonome, insulaire, déconnecté de la sphère publique. » Ou Singapour, dont le déploiement accéléré semble tout entier porté par la volonté d'éviter « *le chaos que la démocratie laisse toujours derrière elle.* » Finalement, des villes agréables mais sans relief, comme Vancouver, Melbourne ou même Perth, note Koolhaas, prennent la place, dans notre imaginaire, des métropoles traditionnelles (*Etudes sur (ce qui s'appelait autrefois) la ville*, 2017¹⁴⁶).

*

L'effacement de l'urbanité est particulièrement sensible dans la disparition de la rue comme lieu de société, pour ne plus être qu'un simple lieu de passage où l'on n'existe que

¹⁴³ Voir G. Dupuy *L'urbanisme des réseaux*, Paris, A. Colin, 1991.

¹⁴⁴ Voir M. Shepard (dir) *Sentient City. Ubiquitous computing, architecture, and the future of urban space*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 2011.

¹⁴⁵ Paris, L'Eclat, 2016.

¹⁴⁶ Recueil d'articles. Paris, Payot, 2017.

de manière anonyme et indifférente, avec pour conséquence un fréquent sentiment d'insécurité.

Sur un trottoir de New York, le héros du roman de Tom Wolfe *Le bûcher des vanités* (1987¹⁴⁷) voit arriver vers lui un jeune Noir élancé. Une angoisse naît immédiatement : qu'il vienne, je ne reculerai pas. Mais l'individu change de trottoir. Quel coup de chance !

Dans une ville comme New York, beaucoup de femmes se rendent à leur travail en baskets, emportant dans un sac leurs souliers de ville, qu'elles n'enfileront qu'une fois rendues sur leur lieu de travail. La rue n'implique plus la représentation de soi. Autrui y est indifférent. C'est d'abord dans la rue qu'on apprend l'importance d'autrui de nos jours et *l'on ne souligne sans doute pas assez à quel point l'individualisme moderne est conditionné et contraint*. A quel point il correspond à une attitude de défense et combien il est le plus souvent vécu dans l'isolement d'une patience de troupeau. Les villes modernes soulignent avant tout l'interchangeabilité des hommes, écrivent Ronald Laing et David Cooper. La solitude y est un projet – l'individu cherche à s'isoler de la foule – en même temps qu'elle est subie. Elle ordonne les individus en séries en effet : l'autre que chacun est pour l'autre est le même. Dès lors, chacun, en lui-même, est comme de trop. La série devient un mode d'être constitué autour d'un objet commun, comme l'autobus. La position de chacun dans l'ordre sériel échappe à toute raison. Ce n'est qu'une question de flux. S'il s'agit de monter dans un autobus bondé, chacun risque d'être excédentaire et personne ne l'est en particulier. Chacun est un autre dans une altérité pure (*Raison et violence*, 1964, pp. 136-137¹⁴⁸). Dans ce flou identitaire, il s'agit d'exister et certains, ainsi, peuvent être tentés par l'expérience de la souffrance corporelle au titre d'une ultime expérience existentielle, comme dans le film de Tsukamoto Shinya *Tokyo fist* (1995). D'autres tireront plutôt dans la foule – ce qu'avec une évidente (et puérile) intention de provocation les surréalistes présentaient comme l'acte poétique ultime.

Les Parisiens, écrit Eugène Dabit, mènent une existence sa poésie, sans révolte et sans rêve. Leurs efforts ne servent qu'à créer un monde monstrueux qui les écrasera ou les jettera comme des épaves pour qu'ils meurent anonymes à l'hôpital. Mais cette ville laide, dure, monstrueuse presque, est leur création (*Ville Lumière*, 1935¹⁴⁹).

¹⁴⁷ trad. fr. Paris, Le livre de poche, 1990.

¹⁴⁸ trad. fr. Paris, Payot, 1964.

¹⁴⁹ Paris, Le Dilettante, 1987.

Un environnement subi.

Certains, s'ils reconnaissent que les villes d'aujourd'hui remplissent de moins en moins une fonction de convergence, contestent qu'une formation identitaire ne puisse plus apparaître en fonction des lieux occupés¹⁵⁰. D'autres, face aux non-lieux, décrivent des hyper-lieux, des foyers urbains où s'inventent de nouvelles vies politiques et sociales, marqués par une intensité des rapports sociaux¹⁵¹.

Contre des critiques de la ville un peu faciles – celles notamment pour lesquelles toute rationalité urbaine, dès lors qu'elle est rationnelle, serait par essence fasciste¹⁵² - il convient en effet de souligner qu'il n'y a pas de déterminisme strict de l'espace urbain sur les comportements¹⁵³. Rien ne l'atteste en tous cas. De sorte que l'aménagement moderne des villes n'a pas supprimé les rassemblements. Mais, alors que l'urbanité concentrait en un même lieu les différentes classes sociales, les obligeant à coexister, parfois à se confronter – en quoi les villes étaient un spectacle - dans les villes d'aujourd'hui, l'identité se forme en îlots n'ayant plus d'attaches communes. Des espaces de regroupement sélectif (quelques banlieues huppées notamment) ou, au contraire, des lieux de confinement et de relégation pour des populations qui, en plus d'être défavorisées, peuvent être caractérisées en l'occurrence comme peu mobiles. Dans les deux cas, la formation identitaire suit une logique de ghetto, qui va à l'encontre de toute urbanité et qui représente même sa négation.

Les enclaves résidentielles de propriétaires aisés, recrutés par cooptation et allant jusqu'à la privatisation des communaux (voirie) sont nées à Londres en 1743 (Leicester Square). Elles connurent, ici ou là, bien d'autres versions : les *Common Interest Developments* américains (1831), les Villas parisiennes. Aujourd'hui, elles rassembleraient jusqu'à 15% de la population américaine¹⁵⁴ et l'on assiste à la formation de véritables villes privées, parfois spécialisées – comme Sun City, près de Phoenix (Arizona), réservée au plus de 55 ans¹⁵⁵. Dans cette ville autogérée par ses habitants, la moyenne d'âge atteignait 75 ans en 2010.

Ces conditions de vie, l'environnement urbain ne les crée pas. Il les accompagne plutôt – de si près qu'il finit par en devenir l'expression directe. Pour ceux qui lui sont soumis, il représente alors comme un destin, qui pèse et dans lequel on ne se projette pas,

¹⁵⁰ Voir A. Raulin *Anthropologie urbaine*, Paris, Colin, 2001.

¹⁵¹ Voir M. Lussault *Hyper-lieux*, Paris, Seuil, 2017.

¹⁵² Voir A. Medam *La ville censure*, Paris, Anthropos, 1971 & J. Dreyfus *La ville disciplinaire*, Paris, Galilée, 1976.

¹⁵³ Voir J. Rémy & L. Voye *La ville et l'urbanisation*, Paris, Duculot, 1974.

¹⁵⁴ Voir E. McKenzie *Privatopia*, New Haven, Yale University Press, 1994 & E. Blakeley & M. Snyder *Fortress America: gated communities in the US*, Washington, Brooking Institution Press, 1997.

¹⁵⁵ Sur les villes privées, voir *Urbanisme* n° 312, mai-juin 2000, ainsi que le n° 346, janvier-février 2006, sur la privatisation de la voirie.

sinon négativement pour le briser ou le quitter. De là des saccages fréquents, devenus presque normaux tant ils sont prévisibles¹⁵⁶. La « fin des villes » traduit le fait que l'environnement urbain est désormais essentiellement subi, marquant immédiatement à chacun son enfermement dans son statut social. Ce processus identitaire n'a rien de nouveau – la distinction entre « beaux quartiers » et « faubourgs populaires » ne date pas d'aujourd'hui – mais l'enfermement, le fait qu'il n'y ait plus d'espaces communs de rencontre, y compris dans les transports dans bien des cas – est une caractéristique forte des villes ou plutôt des « non-villes » actuelles. A l'extrême, on trouve alors une agglomération comme Detroit, aux Etats-Unis. Une ville à 83% noire, que les Blancs ont quittée après les émeutes de 1967 (qui firent 43 morts). Dès lors que l'interstate 75, souterraine, permit de relier les quartiers d'affaires et la banlieue aisée au-delà de 8 Miles Road¹⁵⁷.

Est-ce là le résultat d'un urbanisme moderniste qui prétendait réformer la société ? Oui et non. A l'évidence, des évolutions sociales et économiques fortes ont joué qui le dépassaient largement mais qu'il n'a pas su voir et qu'il a finalement favorisé avec son radicalisme de la table-rase, son zonage, ses utopies de grands ensembles et de villes nouvelles – dont un photographe comme Jacques Windenberger sut saisir, dès leur naissance, l'effroi qu'ils pouvaient susciter.

*

Sur un siècle, l'évolution des villes que retracent les photographies est très claire : les rues d'abord se sont vidées, particulièrement en semaine, dans la journée¹⁵⁸. Les villes modernes ont parfois l'aspect de lieux déserts, de ruines.

Les photos recomposées de Nicolas Moulin dépeignent ainsi un Paris totalement vide, surplombant des artères bétonnées (*Vider Paris*, 2001). Loin des villes grouillantes de vie de photographes humanistes comme Robert Doisneau ou Leonard Freed, les villes de Luca Campigotto ou Marco Zanta sont vides – dans les photographies d'Olivo Barbieri, elles sont réduites à des maquettes. Les immeubles, souvent ruinés ou en construction, de Stéphane Couturier paraissent pouvoir se passer d'habitants. Mathieu Pernot photographie, vides, des grands ensembles et des prisons.

¹⁵⁶ Voir « Violence dans les villes » *Annales de la recherche urbaine*, n° 54, mars 1992.

¹⁵⁷ Voir, par comparaison, la singularité de la gentrification de Chicago in A. Diamond & P. Ndiaye *Histoire de Chicago*, Paris, Fayard, 2013, p. 410 et sq.

¹⁵⁸ Voir notamment pour la banlieue parisienne A. Blondel & L. Sully Jaulmes *Un siècle passe. 39 photos constat*, Paris, Ed. Carré, 1994.

Dans les peintures de Frédéric Pinton, les lumières urbaines écrasent tout et effacent les passants sous un éclairage cru, violent. Les éclairages urbains produisent des effets de mise en scène cinématographiques sous lesquels les hommes paraissent incongrus, comme s'ils n'étaient pas à la hauteur, dans les photographies de Philip Lorca Dicordia. A travers l'objectif de Boris Savelev, les habitants des villes ont l'air étrange, comme si, devenue un milieu indépendant d'eux, la ville les dénaturait. Le Paris de William Eggleston est un monde vide et gris, souvent sale, dont les hommes s'effacent, comme absorbés par des couleurs vives, omniprésentes : néons, pubs, graffitis, devantures clignotantes, palissades peinturlurées, emballages, mobilier urbain (*Paris*, 2009¹⁵⁹).

Dans les années 60, les couleurs vives se voulaient émancipatrices. Mais, dans un univers morose, elles apportent plutôt comme un soulagement, une consolation qui emprunte au monde enfantin, comme le notait Jean Baudrillard (*Le système des objets*, 1968¹⁶⁰). Jusqu'à ces morceaux de ville irréels que capture Collin Pollard.

Pour analyser les espaces urbains, certains relativisent le concept de ville lui-même et suggèrent plutôt de partir des différentes populations qui, dans cet espace, font ville ensemble¹⁶¹. Cependant, les citoyens eux-mêmes ont disparus ! A leur place, on compte surtout des travailleurs et des consommateurs qui transitent en permanence de lieux en lieux qui, en eux-mêmes, n'ont rien d'urbain (les centres commerciaux, ainsi, qui sont d'abord des espaces privés)¹⁶². Vides de piétons comme de magasins, les voies des banlieues résidentielles – ces “grands ensembles à plats”, comme on les a nommées – ne sont pas des rues. Les boulevards, auparavant espaces publics majeurs – notamment à Paris qui fut, sur ce point, imitée par bien d'autres villes (Vienne, Berlin, Le Caire, ...) – sont devenus des périphériques, des “strips”, des voies rapides que de rares passages surélevés ou souterrains permettent aux piétons de traverser.

Pour la plupart de nos contemporains, il n'y a plus guère de lieux où l'urbanité puisse encore s'investir – sinon quelques quartiers, quelques centres animés, à l'occasion d'une sortie. Tandis que quelques événements, sportifs notamment, permettent, de temps en temps, de satisfaire une envie débridée de foule, de spectacle, d'occupation et d'appropriation d'un espace urbain n'appartenant plus à personne¹⁶³. Tout est comme mis à distance, vu de loin. Des clichés d'un photographe de la ville comme Brassai, qui

¹⁵⁹ Paris, Fondation Cartier pour l'art contemporain, 2009.

¹⁶⁰ Paris, Gallimard, 1968.

¹⁶¹ Voir M. Agier *Esquisses d'une anthropologie de la ville : lieux, situations, mouvements*, Paris, Academia-Bruylant, 2009.

¹⁶² Voir D. Mangin *La ville franchisée*, Paris, Ed. de la Villette, 2004.

¹⁶³ Voir M. Davis *Au-delà de Blade Runner*, 1998, trad. fr. Paris, Allia, 2006.

saisissaient un Paris foncièrement humain, les prises de vue les plus actuelles sont peut-être celles d'un homme effondré sur le trottoir réalisées depuis une fenêtre assez lointaine (*Un homme meurt dans la rue, boulevard de la Glacière, 1932*).



*

2. 5. 36.

Un parti pris de brutalité fonctionnelle.

En tout ceci, de nombreux facteurs ont joué sans doute. L'impact de l'automobile surtout aura été déterminant, nous y reviendrons. Mais, visuellement, il est frappant de constater que la disparition des villes a pu coïncider avec un certain maniérisme de la création architecturale. En France, le Code de l'urbanisme donne assez de pouvoir aux décideurs pour qu'on puisse considérer que la laideur urbaine est en bonne partie voulue.

Chez Loos, Le Corbusier ou encore Ludwig Mies Van der Rohe, le purisme architectural répondait à une affirmation esthétique et à l'unité d'un style. Il n'en ira plus de même avec le courant brutaliste, apparu en Grande-Bretagne (réalisation de l'école de Hunstanton en 1954 par Peter et Alison Smithson) et qui devint vite un style internationalement adopté¹⁶⁴. L'idée est de laisser apparents non seulement les matériaux et

¹⁶⁴ Voir R. Banham *Le brutalisme en architecture*, 1966, trad. fr. Paris, Dunod, 1970. Voir également les intéressantes notations de K. Frampton sur l'apparition du brutalisme dans la Grande-Bretagne d'après-guerre *op. cit.* p. 282 et sq.

notamment le béton brut - c'était là déjà une obsession du Mouvement moderne, sensible notamment chez Auguste Perret (Notre-Dame du Raincy, dès 1923 ; reconstruction du Havre à partir de 1945) - mais encore les conduites, les gaines, etc. Contre les constructions industrielles issues du fonctionnalisme de la Charte d'Athènes, il s'agissait de montrer la création architecturale dans sa vérité, en n'hésitant pas à présenter des constructions délibérément imparfaites, exhibant leurs défauts et malfaçons.

Et depuis quelques années, le brutalisme s'accompagne encore de jardins-friches, de jardin-fouillis donnant une impression d'endroits délaissés ; en France notamment avec des paysagistes comme Gilles Clément (voir 2. 5. I.).

Avec les Smithson, tout souci esthétique semble avoir été évacué ou presque (il subsiste dans le choix des couleurs, comme il apparaissait déjà avec André Lurçat, voir ci-dessus).

Certes, il est difficile de ne pas rattacher cette approche aux idéologies progressistes du XX^e siècle et leur durable mépris iconoclaste (déjà sensible chez Loos et bien d'autres) pour tout ce qui pouvait faire « bourgeois ». Un refus des valeurs du monde « petit-bourgeois », incarné au plan architectural par l'affichage d'un confort douillet, d'un calfeutrement bien-chez-soi, par l'attachement sentimental à des objets et décorations et le souci de délimiter sa propriété. Un mépris, aussi bien, pour toute affirmation singulière, ponctuelle, de préférences individuelles. Une attitude que le radicalisme austère des architectes minimalistes illustre encore parfaitement aujourd'hui : atmosphères froides, faites de bois blonds, de grandes vitres et de couleurs pâles¹⁶⁵.

En ceci, les architectes ne faisaient sans doute que subir les influences de leur époque, au point de ne même pas se rendre compte d'ailleurs qu'inspirées par des idées de gauche, leurs démarches comblaient en fait les promoteurs ! La fonctionnalité minimaliste de l'architecture moderne ne pouvait en effet que satisfaire la volonté d'augmenter les profits en rognant les coûts. Les ornements coûtent cher, soulignait déjà Mallet-Stevens. Dès lors que le brutalisme des Smithson aboutissait aux habitations de Robin Hood Garden - une simple boîte à gens de béton cru - les bureaux d'études pouvaient faire aussi bien !

¹⁶⁵ Voir A. Zabalbeascoa & J. R. Marcos *Minimalisms*, Barcelona, Ed. G. Gili, 2002, p. 14.



Notre environnement moyen désormais est ainsi fait de verre, plus ou moins teinté, de piliers de béton et de bardage d'aluminium. De plus en plus, notre vie se déroule dans un entrepôt (centres commerciaux, salles de spectacle et de sport, parkings), dans une « architecture de remise » qui définit désormais le « style international »¹⁶⁶.

Cette architecture à base d'ossatures légères et de panneaux standardisés fut notamment développée par Charles Aslin au Royaume-Uni, ainsi que dès l'entre-deux guerres par Eugène Beaudouin et Marcel Lods en France.

Nous glissons dans des lieux de passage mêlant bâtiments fonctionnels et publicités et qui la nuit sont vides, sous des éclairages irréels - comme les fixe le photographe Rémy Marlot. Tandis que Florianne de Lassée tente de saisir des ilots humains précaires, survivant dans un environnement écrasant et vide.

En même temps, cette démarche architecturale n'était pas sans logique. Au bout du rejet de l'ornement, l'espace urbain n'a plus à être habillé. Les bâtiments seront laissés nus. Et, finalement, la création architecturale finira par se nier elle-même. Dépouillés, bâtiments et rues seront laissés à l'envahissement publicitaire.

Il faut donc souligner que *la désolation urbaine est inséparable de partis-pris voulus et hautement défendus par les meilleurs architectes*. Et il faut particulièrement le souligner dans un pays comme la France, où l'on a voulu à tout prix, note un commentateur, absoudre des désastres urbains un Le Corbusier, devenu une gloire nationale mais où la Charte d'Athènes demeure néanmoins comme un texte "refoulé"¹⁶⁷.

¹⁶⁶ Voir M. Pawley *Stansted and the triumph of big sheds*, 1991 in *The strange death of architectural criticism. Collected papers*, London, Black dog Publishing, 2007.

¹⁶⁷ Voir S. Bonzani « La Charte d'Athènes : un outil pour l'enseignement ? » *Urbanisme* n° 330, mai-juin 2003, pp. 44-45. Par ailleurs, Le Corbusier ayant été présenté comme un héros français après la dernière Guerre mondiale, encensé notamment par Malraux, ce n'est qu'aujourd'hui que ses convictions totalitaires d'avant-guerre commencent à être soulignées. Voir X. de Jarcy *Le Corbusier, un fascisme français*, Paris, A. Michel, 2015.

Nous devons nous convaincre que si nous sommes capables d'évoluer entre des murs de béton brut aux teintes désolantes - avec des lueurs bleu tuberculose s'étalant sur des murs d'un vert camion de location, comme écrit Tom Wolfe (*op. cit.*) - cela relève de démarches artistiques hautement pensées et récompensées. Mieux même, il faut reconnaître que la « mort de l'architecture (elle n'eut qu'un temps ! Nous avons vu ci-dessus comment le style est revenu avec le post-modernisme) ne pouvait être prononcée que par des architectes croyant leur créativité toute-puissante. Elle fut ainsi parfois confondue avec le désir tout enfantin, en bâtissant la plus haute tour, la plus longue barre d'immeuble (elles connurent une course à la longueur dans les années 60), de faire parler de soi.

Malgré une tendance au rejet de l'architecte-artiste au profit de l'ingénieur-bâtitseur et de l'urbaniste scientifique - une tendance sensible dès la deuxième moitié du XIX^e siècle et que le Style international consacrera - l'architecture moderne n'aura finalement cessé de se penser comme une discipline esthétique, avec tout ce que cela recouvre de célébration du génie individuel, de rejet de la vulgarité marchande et de hauteur dans la définition du bon goût.

La formation académique rapprochait l'architecture des autres arts. Le dessin, ainsi, y occupait une grande place et, parce qu'il n'a pas laissé de dessins, Mansart fut beaucoup accusé de mal connaître son métier et de s'être en fait approprié le travail d'autres¹⁶⁸. C'est en accomplissant des choses qui n'ont pas encore été faites que les architectes prouveront leur génie, prophétisait Marc-Antoine Laugier, traitant l'architecture comme un art à naître (*Essai sur l'architecture*, 1752 & 1755, p. 191¹⁶⁹). Toutefois, Hector Guimard, promoteur de l'Art nouveau parisien, fut l'un des premiers, semble-t-il, à se proclamer "architecte d'art". En Allemagne, la notion de « volonté d'art » (*Kunstwollen*) d'Aloïs Riegl, exprimant la souveraineté créatrice essentielle de l'artiste, exerça une influence importante chez les architectes, notamment à travers Van de Velde.

*

La revendication artistique de l'architecture.

Les influences reçues de la peinture, bien plus que les demandes du public, auront guidé la création architecturale au XX^e siècle. Dès les années 20, les architectes du mouvement hollandais De Stijl ("Le Style"), comme Jacobus Oud, adoptèrent les principes esthétiques de Piet Mondrian (équilibre des seules lignes horizontales et verticales, usage

¹⁶⁸ Voir B. Jestaz *Jules Hardouin-Mansart*, Paris, Picard, 2008.

¹⁶⁹ Bruxelles, Mardaga, 1979.

exclusif de couleurs primaires, formes simples). Au même moment, Mies Van der Rohe s'inspirait des sculptures de Hans Arp pour un projet de gratte-ciel (1921).

De Stijl eut son manifeste architectural avec la *Maison Schröder* de Gerrit Rietveld (1924, dans la banlieue d'Utrecht). Membre du mouvement, Cornelius Van Eesteren deviendra l'un des principaux urbanistes hollandais dans l'entre-deux-guerres.

Face à de telles démarches, les jugements du public furent facilement rejetés comme autant d'expressions d'un naïf désir petit-bourgeois de pittoresque et purent finalement être négligés. Très loin d'être fondée sur le dialogue avec les usagers et les donneurs d'ordre - même si les discours sont pleins de bons sentiments - l'architecture est un art individualiste, souligne un auteur¹⁷⁰.

Or, au XX^e siècle, l'art est devenu l'objet d'un discours confisqué. Objet d'un discours savant, spécialisé et disqualifiant a priori comme naïf le jugement spontané, c'est-à-dire individuel et non informé. De là, d'importants décalages entre ce qu'imposèrent les architectes et ce que ressentaient les habitants. Le recours généralisé au béton et au verre, ainsi, aura tenu à un véritable dogme esthétique plutôt qu'il ne représenta une réponse aux demandes du public, c'est le moins qu'on puisse dire ! Dans un texte influent, le poète Paul Scheerbart avait plaidé pour une architecture de lumière, de verre, qui provoquerait l'élévation générale de la société (*L'architecture de verre*, 1914¹⁷¹). L'un des premiers exemples en sera fourni par le Hallidie Building, à San Francisco (1917).

Au total, la toute-puissance réclamée par la création artistique autorisa une surenchère des projets architecturaux derrière laquelle on a pu soupçonner une dérision hautaine (les immeubles choux-fleurs) et même un véritable cynisme.

De sorte que l'on fait trop facilement porter la responsabilité des grands ensembles aux bureaux d'études et aux entrepreneurs de gros œuvre, les deux étant réputés également obsédés par la réduction des coûts. Les architectes rationalistes italiens aimèrent un temps les barres d'immeuble. Leur forme vide, jugeaient-ils, exprimait bien la mort de l'architecture. Pour l'Eglise Sainte-Bernadette du Banlay à Nevers (1963-1966), Claude Parent et Paul Virilio construisirent en pleine ville un édifice aux murs de béton brut qui s'efforce de ressembler... aux blockhaus du Mur de l'Atlantique¹⁷² ; les deux créateurs

¹⁷⁰ Voir J. Lucan *France. Architecture 1965-1988*, Paris, Electa Moniteur, 1990.

¹⁷¹ trad. fr. Strasbourg, Ed. Circé, 2013.

¹⁷² L'un de ces deux architectes se demande aujourd'hui si l'urbanisme n'est pas la plus grande catastrophe du XX^e siècle... P. Virilio *Ville panique*, Paris, Galilée, 2004.

développant d'ailleurs un maniérisme de la « fonction oblique » anticipant, par sa volonté de remettre en question la planéité horizontale de l'architecture, le « déconstructivisme » qui sera affiché trente ans plus tard. A propos d'une telle volonté agressive de bousculer, de se faire remarquer, on a parlé d'architecture méchante. A propos des grands ensembles, on a parlé d'une architecture du mépris.



En construisant la Tour à capsules Nakagin de Tokyo (1971), Noriaki Kurokawa, s'est-il vraiment demandé qui pourrait choisir de vivre dans des structures dont l'inconfort n'avait d'égal que le coût ? Ou bien a-t-il surtout voulu réaliser une création originale pour installer sa réputation ?



Le rejet des appréciations utilitaires.

Mais comment dire ces choses ? L'inscription sous le registre artistique aura permis à l'architecture de s'affranchir assez largement des appréciations utilitaires et subjectives portées sur les œuvres. De sorte qu'il n'est guère admis qu'on puisse sérieusement juger de l'architecture d'un point de vue extérieur à elle - celui de l'habitant, notamment, instamment prié de s'adapter et d'apprécier. D'ailleurs, les études ne manquent pas qui, en France par exemple, indiquent qu'une large majorité de personnes trouvent leur quartier agréable à vivre (et qu'elles ne font que comparer à d'autres)¹⁷³.

¹⁷³ Voir J-L. Pan Ké Shon « La représentation des habitants de leur quartier : entre bien-être et repli » *Economie et statistiques* n° 386, mars 2006. On notera toutefois que 30% seulement des habitants des villes mondiales souhaitent y élever leurs enfants. Voir J. Damon (dir) *Vivre en ville. Observatoire mondial des modes de vie urbains*, Paris, PUF, 2008.

A son époque, le dépliant publicitaire vantant le travail du Corbusier à Pessac prévenait le public qu'il lui faudrait un peu de temps et d'effort pour apprécier les formes nouvelles créées. Une telle prévention ne dura guère.

Si la forme prime sur l'usage, il n'est pas surprenant qu'une maison inhabitable soit sciemment conçue, notait René Daumal. Quand l'arbre pousse, ce n'est pas pour fournir une habitation aux oiseaux. Ceux-ci ne sont que les parasites de l'arbre, comme les hommes des maisons (*La grande beuverie*, 1938, p. 70¹⁷⁴). Il semble que ce principe résiste même aux meilleures intentions. Non loin de Louxor, Hassan Fathy créa en 1946 New Gourna, avec la volonté de construire avec et pour le peuple – il prolongea ainsi un système de climatisation naturelle, le *malqaf*, très ancien au Caire (*Construire avec le peuple*¹⁷⁵). On redécouvre aujourd'hui son travail pour son aspect écologique et durable. Toutefois, trois ans après, la ville était abandonnée. Les autorités égyptiennes, qui voulaient du moderne, s'en désintéressèrent. Et les habitants, eux, voulaient des maisons plus grandes. La coupole, choisie comme leitmotiv artistique, leur rappelait l'architecture funéraire. Les maisons ne pouvaient être agrandies avec l'accroissement des familles, la brique crue, privilégiée, semblait archaïque et la ville était loin de la vallée où se développaient le tourisme et les emplois.

Tout jugement extérieur sur les œuvres étant comme par avance confisqué par l'académisme ambiant, ce serait faire preuve de bien peu de savoir-vivre culturel que de parler de la sinistre laideur de telle œuvre présentée comme un jalon incontournable. A ceux qui n'aiment pas l'architecture moderne, la rejettent de manière immédiate ou la jugent à l'aune de critères utilitaires, on aura beau jeu de faire observer qu'on a décrié la Tour Eiffel lors de sa création et qu'ils ne disposent sans doute pas des références nécessaires pour apprécier les œuvres et les replacer dans leur contexte. Au final, on méprisera leurs critères petit-bourgeois ; ce qui est assez amusant quand, devenu idéologie officielle, largement enseigné et monopolisant les commandes publiques, le modernisme caractérise aujourd'hui l'architecture *moyenne* par excellence. Nombre des créations de Gropius ainsi, annoncent particulièrement l'architecture banale et bas de gamme d'aujourd'hui.

¹⁷⁴ Paris, Gallimard, 1966.

¹⁷⁵ Arles, Sindbad/Actes sud, 1996.



Quoi qu'il en soit, sauf à pécher par excès de candeur béotienne, il n'est guère permis de nos jours de juger aussi creux que désespérants les ouvrages d'un Tadao Andô, accolant des cubes de béton, alors qu'il s'agit, selon un commentateur éclairé, d'une fusion de la tradition japonaise avec le modernisme occidental propre à réconcilier l'individu et la nature¹⁷⁶.

A propos du tout-béton, façon Tadao Andô, certains parlent de « sensualité ». Pourquoi pas ? Puisque ça n'a rien à voir ! Il s'agit là d'une figure rhétorique bien connue, fréquente dans les discours académiques, visant à disqualifier par avance toute critique. Formuler un jugement valorisant inattendu (en fait incongru) souligne par anticipation le manque d'envergure de toute critique possible. Maintenant, on peut reconnaître que Tadao Andô a également réalisé des choses intéressantes. Sans qu'il soit forcément besoin d'un discours hyperbolique pour cela.

L'architecte, de nos jours, n'est décidément plus celui qui est commis à aménager le vivre humain - et pourrait à cet égard avoir quelques comptes à rendre. Il est d'abord un créateur de formes - même purement gratuites comme celles, non-linéaires ou amorphes (l'angle n'existe plus, on parle "d'architecture de torsion", de constructions en plissés ou "foldings"), créées par ordinateur, dont le seul ressort semble la surprise et l'intérêt le simple fait d'être nouvelles, selon une démarche déjà sensible chez Le Corbusier, notamment dans sa fameuse chapelle de Notre-Dame-du-Haut à Ronchamp (1950-1955), avec son toit en carapace de crabe - une œuvre que, de l'avis unanime, on est prié de juger magnifique, même si l'on peut décrier par ailleurs l'urbaniste de la *Charte d'Athènes*.

A l'opposé d'une architecture du geste, un auteur souligne le réalisme contextuel de certains créateurs, dont les œuvres, simples et sans second degré historiciste, veulent seulement s'inscrire sans

¹⁷⁶ Nous n'inventons rien ! Voir Y. Nussaume *Tadao Andô et la question du milieu*, trad. fr. Paris, Le Moniteur, 1999.

arrogance dans leur environnement¹⁷⁷. N'est-il pas assez étonnant qu'il faille un livre pour signaler une telle démarche ?

En 2002, le prix de l'Equerre d'argent était attribué aux architectes ayant conçu la Médiathèque de Troyes : un bâtiment quelconque - fait de verre, béton et aluminium - mais dont l'escalier principal est peint en rose et dont le plafond est doté d'une étrange résille d'aluminium anodisé. L'exemple est intéressant dans la mesure où, surtout dans les villes petites et moyennes, le succès des médiathèques est patent. En quelques décennies, elles sont devenues des espaces véritablement communs, parmi les rares qui animent encore les petites villes, et surtout des lieux où l'on passe volontiers, où l'on peut s'attarder, dans une ambiance à la fois sérieuse et ouverte, multigénérationnelle. Cette sociabilité, cependant, paraît assez indépendante des formes et habillages que les architectes leur donnent et qui risquent plutôt, par leur froideur ou leur emphase, de compromettre le nouveau sens de l'accueil public qui s'y est développé. Quel maire, cependant, ne souhaiterait-il pas que sa médiathèque porte la griffe de quelque architecte connu ou récompensé ?

L'architecte n'est décidément plus celui qui, capable d'anticiper les souhaits de ses commanditaires, est capable d'enchanter un lieu partagé. Il est celui qui le surcharge et qui, défendant des créations destinées surtout à impressionner ses pairs, devient comme un facteur potentiellement contraignant avec lequel il faut apprendre à vivre. On rapporte que dans les deux tours d'appartements qu'il construisit aux numéros 860-880 du Lake Shore Drive de Chicago (1951), Mies Van der Rohe fit proscrire la pose de rideaux aux fenêtres pour ne pas altérer la pureté géométrique des façades. Il fallut qu'un locataire prouve que la chaleur du soleil en août cuisait un œuf à travers les vitres pour que la direction de l'immeuble autorise la pose de stores métalliques. Les plaintes des voisins, de même, ont obligé à recouvrir d'un tissu synthétique les grands bardages d'acier du Walt Disney Concert Hall de Los Angeles, dont Frank Gehry ne s'était guère soucié de la puissance de réflexion en plein soleil. A Tokyo, la Tour Mikimoto (2005) de Toyo Ito est assez belle. Mais ceux qui l'occupent devront se satisfaire de nombreux endroits sans lumière naturelle.

Au total, l'impression peut poindre que les créateurs d'avant-garde ne font plus que nous importuner par le jeu absurde de leur liberté, comme écrit Lewis Mumford. Que la création architecturale s'épuise vainement à produire du quelconque, du nulle part (ZUP bariolées, immeubles en forme de casiers à bouteilles, ...), du bizarre.

Mais une telle impression, sans doute assez commune, n'est paradoxalement guère partagée. L'architecture a ses prix, ses cénacles, ses vedettes. Et ses commanditaires, publics et privés, également soucieux d'être modernes et d'être comptés dans les rangs du

¹⁷⁷ Voir E. Lapierre *Architecture du réel*, Paris, Le Moniteur, 2003.

bon goût. Cela forme l'ossature de toute une industrie dont il serait vain de croire qu'elle pourrait facilement être remise en cause ou modifiée ; tant elle vient de loin et s'est immunisée contre les attaques. Dans le monde social, elle a toute la force d'un destin. Qu'on l'apprécie ou non, il faut faire avec elle. *La formation du monde commun n'est plus à notre portée. Même dans les sociétés démocratiques, ce qui en décide échappe largement à tous ceux qui devront y vivre. La catastrophe de l'urbanisme moderne est là, quelle que soit l'appréciation que l'on a des œuvres architecturales.*

Malgré les constats d'échec, malgré les distances prises, malgré les revendications postmodernistes, ou celles du *new urbanism*, il faut donc souligner la continuité de l'architecture contemporaine avec le modernisme apparu à la fin du XIX^e siècle. Il suffit de constater que sont aujourd'hui dans les salles de ventes et les musées les productions de designers et d'architectes qui, comme ceux réunis par l'Union des artistes modernes (1929), dont Jean Prouvé (son fameux Pupitre à deux chaises, 1936 ; la Maison du Peuple à Clichy qui est un véritable hangar, 1939), défendaient un fonctionnalisme radical et anti-esthétique en rupture avec les valeurs du monde « bourgeois ». Ils ne s'en présentaient pas moins comme des créateurs.

Loos raillait la manie du Bauhaus de mettre du verre partout sans nécessité, en versant ainsi dans l'ornement. Auguste Perret de même ne voyait qu'ornement dans la large fenêtre horizontale dont Le Corbusier aimait habiller ses immeubles et à laquelle Perret reprochait d'installer dans les appartements un panorama perpétuel et écrasant¹⁷⁸. Osant critiquer le verre, l'un des plus éclatants symboles du modernisme, Loos sera finalement rangé parmi les traditionalistes. C'est lui pourtant qui posant pour principe le rejet de l'ornement fut l'une des principales sources du radicalisme moderniste, nous l'avons vu. Mais un tel principe fondait l'architecture sur une idée impossible, visant des bâtiments sans forme superfétatoire, purement fonctionnels, coupés de toute démarche artistique et envisagés seulement dans leur utilité – des bâtiments purs. La maison elle-même sera le motif décoratif, disait Robert Mallet-Stevens, revendiquant une "sincérité architecturale". En fait, quelques formes nouvelles devinrent très vite de nouveaux canons esthétiques farouchement défendus et prolongés jusqu'au maniérisme. Loos en fournira d'ailleurs l'un des premiers exemples avec ses toits-terrasse (la maison Scheu à Vienne, 1913). Ainsi le modernisme, largement à rebours de ses principes, s'inscrivit-il d'emblée dans une

¹⁷⁸ Voir K. Britton *Auguste Perret*, 2001, trad. fr. Paris, Phaidon, 2003, chap. IV.

démarche artistique d'avant-garde. Et à ce titre, il rejettera finalement les grands ensembles qu'il avait d'abord promu, ces tours frustrées aux formes répétitives prenant tellement à contre-pied le désir marchand des architectes fondé sur la singularité d'auteur, souligne Paul Chemetov (*20 000 mots pour la ville*, 1996¹⁷⁹).

*

Parce qu'il était inséparable de partis pris esthétiques singuliers, donc peu justifiables, il fallait pour que le modernisme s'impose, obliger les goûts du public à évoluer et pour cela le public populaire était tout désigné : en France, les barres d'immeubles se développèrent avec le logement social. Elles frappèrent les banlieues bien plus que les beaux quartiers.

Aujourd'hui, la situation s'est renversée : ce sont souvent des commanditaires privés qui financent les créations les plus audacieuses. Pour autant, d'une approche esthétique, l'architecture contemporaine n'est certainement pas sortie, au contraire. Elle est toujours prise dans une logique avant-gardiste de pures formes, belles, intéressantes mais rarement inspirées par le souci de répondre à un usage - sinon écologique, les bâtiments à bas profil énergétique sont une source importante pour la création architecturale actuelle.

Parmi les premières réalisations, il faut signaler la *Roof Roof House* construite à Selangor (Malaisie), par Kenneth Yeang dès 1984 ; imitée en 1992 par IBM pour son siège, toujours à Selangor, conçu comme un « bâtiment qui respire », gérant la température interne par sa seule structure.

Ainsi de l'approche "déconstructionniste" voulant mettre en scène l'effondrement des bâtiments ou prendre à défaut les logiques classiques de la construction. Il serait particulièrement lourd et béotien, presque comique, de l'interroger d'un point de vue utilitaire...

De même que, par déconstruction littéraire, il s'agit de repérer les structures narratives, les « archétextes » qui suscitent des réactions réflexes chez les lecteurs (voir 1. 2. 19.), il s'agit de décevoir et de surprendre les attentes en matière de bâtiments et d'ustensiles – en quoi les calembours potachons de Marcel Duchamp auront fait école, comme *La porte de la rue Larrey* (1927), toujours ouverte en même temps que fermée ou les *1'200 sacs de charbons* (1938), qui mettent le sol au plafond.

¹⁷⁹ Paris, Flammarion, 1996.

Au total, qu'il s'agisse de bâtiments « déconstruits » ou zoomorphes (Santiago Calatrava), inspirés par un parti pris d'illisibilité formelle (avec Coop Himmelblau, par exemple), l'architecture est plus que jamais aujourd'hui une affaire de signature, de style, accompagnée de force slogans creux (“*une architecture est un organisme mutant qui interagit avec son contexte*”), concepts mous (souvent empruntés à Gilles Deleuze d'ailleurs : rhizomes, « objectiles », ...) et l'inévitable métaphore du réseau, avec ses îles, ses bulles et ses flux ; devenu “écume” avec Peter Sloterdijk, pour dire que chaque être humain vit dans une microsphère, contenue dans d'autres bulles et les contenant en puissance, le réseau des liens entre sphères formant une écume – ou quand la philosophie devient livre d'images (*Sphères III*, 2004¹⁸⁰).

*

La pose du créateur.

A partir de l'époque romantique, l'art a fièrement proclamé son indépendance par rapport au jugement de ses commanditaires, la création ne relevant plus que de l'intention de l'artiste, particulièrement exaltée dans les révolutions perceptives et le bouleversement des codes reçus. Devenu un point de vue académique, cela conduira à une sorte de subversion obligatoire, un devoir de rébellion - parfois réduit au seul désir de choquer, ainsi qu'au recours à la pose du créateur incompris et forcément dérangeant.

Tel qu'il est encore le plus fréquemment retracé, le parcours des plus grands architectes du XX^e siècle s'est tout à fait inscrit sous ce registre - ainsi notamment pour Frank Lloyd Wright dans le film de King Vidor *Le rebelle* (*The Fountainhead*, 1949). Et c'est sous ce jour que Le Corbusier sera soucieux de se présenter tout au long de sa carrière, tirant le meilleur parti du rejet de ses projets dans différents concours. Un rejet qui, souvent, fut pourtant loin d'être total ; Le Corbusier ne se distinguant guère, sinon dans la radicalité provocante du propos, de ce que produisaient nombre d'autres architectes et urbanistes au même moment.

Un art mou.

¹⁸⁰ trad. fr. Paris, M. Sell, 2005.

Ce faisant, l'espace critique de l'art moderne est devenu flottant et mou. Toute œuvre, dès lors qu'elle suscite un rejet, est pratiquement sûre de provoquer une approbation ou au moins le soutien d'une corporation face à ce qui est alors présenté comme une agression. A terme, ce qui est d'abord jugé laid ou insignifiant, parce qu'il a été jugé tel, ne peut que prendre une valeur patrimoniale – Le Havre de Perret est désormais inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco. A terme, tout choix, surtout le plus arbitraire, est gagnant, note un auteur¹⁸¹. De sorte que les créateurs ne peuvent que chercher à en jouer : un scandale d'origine participe de la monumentalité de l'œuvre. Il suffit à la désigner comme œuvre, aussi insignifiante soit-elle – ainsi des *Colonnes* de Buren, à Paris, particulièrement représentatives de ce qu'on a nommé "l'excentricité du quelconque" mais qui eurent la chance d'être vivement décriées.

On sait qu'après Marcel Duchamp, Andy Warhol fut particulièrement habile à transformer des blagues potaches en manifestes d'avant-garde. Lors de la première projection de *Sleep* (1964), filmant le sommeil du poète John Giorno pendant 5 heures et 21 minutes, le projectionniste s'endormit mais une cinquantaine de personnes restèrent jusqu'à la fin, affirmant adorer le film... La magnification du banal qui s'épanouit à la télévision aujourd'hui est la suite d'un parcours qui mène de Duchamp à la télé-réalité, note François Jost (*Le culte du banal*, 2007¹⁸²).

Le propre d'un tel processus de légitimation est d'éluder le jugement, souligne Giorgio Agamben (*L'homme sans contenu*, 1996, p. 81¹⁸³). Les créations s'efforcent de renvoyer à des critères politiques et culturels surdéterminés, qui les débordent largement et obligent à une réaction outrée : une acceptation ou un rejet également stéréotypés, en regard desquels le jugement critique est noyé – l'appréciation en termes de beauté ou de laideur, particulièrement, ne paraissant plus que l'expression infantile d'une opinion peu cultivée¹⁸⁴.

Or, dès lors que toute œuvre peut se prévaloir du rejet même qu'elle provoque, l'art, comme toute autre activité dans cette situation, ne peut plus susciter que les exclamations d'une coterie et l'indifférence de la plupart. Dès lors qu'il adopte une attitude supérieure vis-à-vis de tout engagement émotionnel non réfléchi, l'art ne peut plus se soutenir que d'une parole éclairée ou plutôt autorisée. Académique. Incapable de se passer d'un espace

¹⁸¹ Voir H-P. Jeudy *Critique de l'esthétique urbaine*, Paris, Sens & Tonka, 2003.

¹⁸² Paris, CNRS Ed., 2007.

¹⁸³ Belfort, Circé, 1996.

¹⁸⁴ Voir N. Heinich *L'art contemporain exposé aux rejets*, Nîmes, J. Chambon, 1998, p. 77.

critique mais ne voulant avoir de comptes à rendre qu'à lui-même, il doit se contenter des acclamations d'une coterie. Et cela est assez problématique concernant des lieux publics dont les créateurs et les promoteurs sont à même de passer outre un jugement commun auquel on aura ôté tout moyen d'être clairement fixé et surtout affermi.

L'effet le plus pernicieux d'une telle situation est d'emprisonner la création architecturale dans une sorte de consensus aussi incertain qu'obligatoire, dont le principal véhicule est le concours. Puisque les décideurs ne savent guère fixer de prix à ce qu'ils achètent, ne disposant pas de la culture nécessaire pour formuler des jugements esthétiques argumentés face aux architectes, ces derniers se retrouvent entièrement livrés aux plus puissants de leurs pairs, dont le jugement autorisé l'emporte finalement. C'est là une autre caractéristique de l'académisme : il organise les réputations et permet les recommandations.

Car pour tous les bâtiments publics ou financés sur des fonds publics, les décideurs, il faut y insister, sont des élus - les maires ainsi en France, depuis 1982. Cependant, comme il n'était guère concevable de laisser les édiles juger seuls, une mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques a été mise sur pieds pour guider - et veiller, soulignent certains, à la bonne orthodoxie de - leurs choix¹⁸⁵.

Au total, les critères de jugement ne peuvent qu'être sommaires : l'exploit technique dans la construction, une image simple, la réputation de quelque architecte vedette. Trop souvent, dès lors, l'architecture se réduit à un art conceptuel, ses créations ne reposant plus guère que sur un argumentaire de papier. Ainsi celui-ci, savoureux, qu'un architecte contemporain emprunte à Henri Maldiney : une forme n'est pas là dans l'espace, elle est le là de l'espace...¹⁸⁶ Une architecture symbolique qui ne vise plus tant la création d'un espace que la manifestation d'une vérité – qui pour être retenue devra être la plus plate et convenue possible.

A Strasbourg, pour le Bâtiment des droits de l'homme (1995), Richard Rogers érige des tours ressemblant à des cuves à pétrole coupées en oblique, pour dire combien la démarche vers plus de droits est humble, longue et difficile (!). Pour la Médiathèque de Rezé (1992), Massimiliano Fuksas superpose passerelles métalliques et gaines d'air conditionné sur des blocs noirs, aveugles, émergeant en oblique pour exprimer le doute, rendre l'image de l'homme qui choisit entre lumières et ténèbres.

A Vienne, Ludwig Wittgenstein a conçu avec un élève de Loos, Paul Engelmann, une maison pour l'une de ses sœurs. Un endroit devant lequel nombre de commentateurs s'extasient, y devinant à l'œuvre le

¹⁸⁵ Voir P. Trétiack *Faut-il pendre les architectes ?* Paris, Seuil, 2001.

¹⁸⁶ Voir H. Gaudin *Considérations sur l'espace*, Paris, Ed. du Rocher, 2003.

même impératif de clarté et de précision conduisant Wittgenstein à réformer toute la philosophie dans son *Tractatus logico-philosophicus* (1921¹⁸⁷) – une appréciation qui n’a pas grand sens (surtout si on a lu le *Tractatus* !) mais qui est typique des argumentaires de papier sur lesquels reposent à notre époque les projets architecturaux (entre autres).

Dans un contexte de marchés publics et de concours, les architectes ont fini par pratiquer le même art d’intentions que les publicitaires et les consultants¹⁸⁸. Ils développent un discours promotionnel, dont le propre est d’éviter les affirmations directes sur ce dont il fait la promotion pour miser plutôt sur les images et les symboles. Et la dérive est alors de voir des créations médiocres n’être toutes entières portées que par une glose prétentieuse, par des commentaires artificiels et puérils.

Un Président de la République voulut un jour remplacer la Bibliothèque nationale par une Très Grande Bibliothèque qui, à l’aube du XXI^e siècle, marquerait l’entrée de la France dans un nouvel âge de la connaissance. Qu’allait-on donc faire ? Retenir des idées sommaires (une bibliothèque est faite pour délivrer non pas des ouvrages mais des données, etc.) et les conjuguer avec de gros symboles (l’édifice serait de verre, transparence oblige). On s’efforça ainsi de remplacer les livres par on ne savait trop quoi, les ouvrages devant être entreposés dans l’écrin d’un verre photosensible – qui ne put malheureusement être fabriqué comme prévu. De sorte qu’on rangea finalement les vénérables ouvrages de la Bibliothèque nationale derrière des boiserries protectrices, la transparence de verre des bâtiments ouvrant sur... des parois hermétiques. Tout cela, note un auteur, fut comme une marche forcée vers un progrès qu’il ne cesse d’être trop tôt pour juger que lorsqu’il est trop tard pour revenir en arrière¹⁸⁹.

A l’instar des photographies de haute couture, les projets architecturaux sont souvent présentés d’une manière brillante, totalement déconnectés de leur futur usage et qui effacent surtout la réalité des matières employées, comme le béton. Il n’est pas indifférent à cet égard que le Bauhaus se soit particulièrement soucié de l’art de l’affiche, notamment avec Laszlo Moholy-Nagy (*Peinture, Photographie, Film*, 1925¹⁹⁰).

Voici par exemple le projet d’aménagement d’un quai de tramway à Orléans¹⁹¹. Le commentaire met en valeur l’horloge (un “*signe fort*”). Sur le verre de l’abri, apparaissent des images en inclusion que l’on veut « *unificatrices avec la région orléanaise* ». Le tout apparaît sur-éclairé, sur un fond uniment noir. En regard, un temps bien gris, commun dans

¹⁸⁷ trad. fr. Paris, Gallimard, 1961. Voir J-P. Cometti *La maison de Wittgenstein*, Paris, PUF, 1998.

¹⁸⁸ Voir notamment F. Fromont *La campagne des Halles*, Paris, La Fabrique, 2005.

¹⁸⁹ Voir J-M. Mandosio *L’effondrement de la Très Grande Bibliothèque Nationale de France*, Paris, Ed. de l’Encyclopédie des nuisances, 1999.

¹⁹⁰ trad. fr. Paris, Gallimard, 2007.

¹⁹¹ Voir J-M. Wilmotte *Architecture intérieure des villes*, Paris, Le Moniteur, 1999, p. 137.

cette région, aurait pourtant permis de souligner l'étrangeté d'un tel projet, tenant à ce que la valeur de protection puisse ne pas être considérée de manière prioritaire dans la conception d'un abri de quai ! Elle aurait fait immédiatement et prosaïquement ressortir la forme aigrette de l'abri, bien faite pour laisser les usagers exposés aux vents froids.

Ainsi, peu importe qu'on veuille donner quelque dimension de responsabilité civique au design urbain - comme en France, où une loi du 3 janvier 1977 reconnaît un caractère d'utilité publique à la qualité architecturale. Cela est peine perdue dès lors que la création architecturale n'autorise plus guère le jugement commun mais relève d'une parole strictement autorisée et ainsi largement déviée. Les décideurs se retrouvent seuls face à des "experts" dont ils n'ont aucun moyen d'apprécier réellement les compétences ; de sorte que pour être choisis, ces experts doivent compter sur l'influence, la réputation, la reconnaissance de leurs pairs, le tapage et le mensonge "commercial", qui promet tout et son contraire. Les décideurs, cependant, ne chercheront guère à mettre fin à la solitude de leurs choix. Si les populations sont sollicitées, en effet, c'est la plupart du temps en tant que consommateurs, pour faire valoir leurs préférences et nullement en tant que citoyens, dans le cadre d'un processus de décision.

Aux USA, se développa un temps le système de l'*advocacy planning*, permettant à une association d'habitants d'avoir recours à des experts pour discuter les *city plannings* et élaborer éventuellement un contre-projet¹⁹². Peine perdue ! Les experts mandatés n'étaient guère à même de tenir un autre langage que les planificateurs et les habitants demeuraient sans voix propre¹⁹³. Faire participer les habitants ne revient qu'à leur expliquer comment ils doivent vivre, souligne Yona Friedman. Les enquêtes convertissent simplement leurs attentes, qu'ils ne savent guère exprimer de la manière qu'il faudrait, dans le langage attendu (*L'architecture de survie*, 1978 & 2003¹⁹⁴). De fait, dans le cas où les habitants ont pu effectivement exprimer leur choix, comme lors de la réfection des berges de Richmond, près de Londres, en 1986, on n'a pas manqué de critiquer l'esthétisme « étriqué et réactionnaire » les ayant conduit à retenir un projet néo-classique plutôt qu'un modernisme de béton.

On retrouve aujourd'hui la même approche avec « l'architecture verte », une architecture à visées écologiques, apparue depuis quelques décennies¹⁹⁵. Les principes sont ambitieux, radicaux (comme l'étaient ceux du modernisme) : fusion des bâtiments avec leur milieu (le sol, la végétation), lequel devient partie intégrante des matériaux de

¹⁹² Voir P. Davidoff "Advocacy and pluralism in planning" *Journal of American Institute of Planners*, XXXI, 1965, pp. 331-338.

¹⁹³ Voir R. Goodman *After the planners*, New York, Simon & Schuster, 1971.

¹⁹⁴ Paris, L'Eclat, 2016.

¹⁹⁵ Voir J. Wines *L'architecture verte*, trad. fr. Paris, Taschen, 2000.

construction. Cela a d'abord produit des choses étonnantes, des bâtiments qu'on dirait camouflés, comme des installations militaires (la station satellite EFA de Gustav Peichl à Aflenz en Autriche, 1979 ; la Brunsell Residence d'Obie Bowman en Californie, 1987).

Autant de formules qui menaçaient de rapidement tourner court si elles devaient être plus largement développées. Emilio Ambasz trouva néanmoins le moyen de donner à « l'architecture verte » une traduction visuelle simple et immédiate avec l'Acros Building à Fukuoka, au Japon : il dessina un bâtiment au modernisme quelconque mais il installa des arbres sur ses toits et ses terrasses. Un bâtiment couvert de feuillages : cela surprend et personne ne peut dire que ce n'est pas écologique, n'est-ce pas ? A ce compte, les politiques ne peuvent qu'être séduits. Dans ses nouveaux projets, la Marie de Paris a ainsi retenu nombre d'immeubles touffus. Et, bien entendu, les appréciations doutant que cela apporte quelque chose à la ville ou jugeant que cela peut même dénaturer et banaliser l'espace parisien sont fortement attendues. Rejetées comme réactionnaires et rétrogrades, elles convaincront les édiles qu'ils agissent dans la voie du progrès !



Dès lors que l'architecture s'inscrit ainsi dans un discours symbolique et facilement politisé, les œuvres ne comptent même plus. Qu'importe qu'Antoine Predock ait installé de véritables blockhaus de béton dans le Centre national du Rio Grande à Albuquerque au Nouveau-Mexique (1982). Ne sont-ils pas immergés en pleine nature ? De grands principes, de bonnes intentions et quelques symboles forts (des feuilles partout !) suffisent à verrouiller le discours, en sommant tous ceux qui n'ont pas d'expertise particulière de se mettre à la page. On a nommé cela le « *greenwashing* » : mettre de la verdure pour faire passer n'importe quel projet. Mais pourquoi s'en tenir là ? On a trouvé provoquant, donc intelligent, de dire que la forêt était une réponse aux défis urbains : le « *forestwashing* ». Les élus qui n'ont pas d'idées ont ainsi désormais le choix de parler de « villes intelligentes » ou de « forêts urbaines ».

L'architecture aujourd'hui se veut volontiers pédagogique. Elle l'est à la hauteur même du mépris qu'elle porte à un public d'utilisateurs traités comme des enfants ou des imbéciles, ne sachant ni ce qu'ils veulent ni ce qui est bon pour eux et dont la parole ne peut être véritablement prise au sérieux. Un temps, nous l'avons vue dans la section précédente, l'écologie correspondait justement à la remise en cause de la confiscation experte des décisions publiques, notamment vis-à-vis du nucléaire. Mais elle est devenue à son tour un discours éclairé, qui doit contraindre pour s'imposer ou qui épouse les codes commerciaux du marketing pour se vendre. Par rapport au modernisme architectural techniciste du XX^e siècle, rien n'a véritablement changé.

Le problème de l'architecture moderne n'est pas esthétique. Car, avec tout cela, on peut trouver certaines de ses réalisations magnifiques ou simplement bien plus commodes que ce qui existait avant elles. Par ailleurs, certaines œuvres rencontrent sinon du succès, une bonne acceptation. Totalement indifférent à son environnement, poussant l'indétermination formelle à l'extrême, le Centre Beaubourg, à Paris, a néanmoins plu de manière inattendue ainsi – la France y a sans doute saisie l'image de ses propres mutations, à une époque où elles étaient moins angoissantes socialement que de nos jours.

Le problème de l'architecture moderne renvoie à la rationalité faible d'un système *positif, institutionnel* de décision collectif, prisonnier d'un académisme d'autant plus fort qu'il s'affirme furieusement moderne et qui pèse de tout son poids pour limiter des choix qui se font sans nous et paraissent sans raisons. En quoi il rejoint le problème de l'urbanisme.

*

2. 5. 37.

Contre l'urbanisme du second XX^e siècle, on retient généralement à charge ses nombreuses et grossières erreurs de prévision : démographie, autonomie croissante des industries par rapport aux bassins d'emplois et leur délocalisation de plus en plus facile, ... On se sera à peu près trompé en tout ! Mais avec quelle assurance, quelle expertise.

On reproche également aux urbanistes leurs faibles capacités à s'imposer, à faire prévaloir le point de vue d'une planification urbaine d'ensemble, quand le développement économique est le plus souvent envisagé en faisant abstraction de ses conséquences urbaines et quand transports, gestion de l'eau et traitement des déchets restent trop fréquemment programmés sans liens avec la politique du logement.

Au total, on peut reprocher aux urbanistes d'abuser de slogans creux et de vœux pieux (le développement des moyens de communication freinera la mégapolisation, on adaptera la ville à l'automobile, etc.), dont le renouvellement incessant – car nous ne sommes nullement sortis des discours aussi doctes que simplistes en matière d'urbanisme et d'architecture, au contraire - fait soupçonner l'urbanisme de ne fournir qu'une simple caution à un développement urbain qui, compte tenu de ses enjeux financiers, se décide au fond largement sans lui.

Les préjugés modernes de l'urbanisme.

Mais sans doute les choses sont-elles plus compliquées. Car si l'on se penche sur ce que proposent les urbanistes, on est tout d'abord surpris par le nombre de leurs partis pris. Citons en effet, parmi les a priori qui ne paraissent guère pouvoir souffrir la discussion :

1) *La préférence pour les transports collectifs.*

C'est là un dogme : les transports collectifs doivent être favorisés. Cela est-il pourtant si évident ? N'est-ce pas un leurre de croire que l'on peut facilement substituer l'usage des transports en commun à celui de l'automobile ? Ne vaudrait-il pas mieux s'attacher à transformer radicalement celle-ci, notamment pour les déplacements interurbains, en tenant compte d'une demande forte pour l'autonomie individuelle en matière de transport, plutôt que de la nier ?

Chaque jour, 16,7 millions de personnes résidant en France parcourent en moyenne près de 14,6 kilomètres pour se rendre sur leur lieu de travail. Et ces trajets quotidiens ne cessent de s'allonger. Depuis 1999, la proportion des déplacements de moins de 10 kilomètres a diminué alors que la part de ceux compris entre 20 et 50 kilomètres a augmenté. Or, sur ces distances, les transports collectifs sont non seulement difficiles à développer mais, plus encore, bien qu'elles concernent un Français sur quatre, ces mobilités sur les distances intermédiaires sont le parent pauvre des politiques de mobilité ! Cette catégorie de déplacement ne dispose en effet ni d'un diagnostic précis, ni de données solides, ni d'une gouvernance clairement identifiée, ni d'alternatives crédibles à la voiture - on a pu estimer qu'en Ile-de-France, un même trajet est effectué deux fois plus vite en voiture qu'avec les transports collectifs (quand ils existent). Nombre d'exemples montrent de plus qu'un développement des transports en commun ne réduit pas forcément l'usage de l'automobile de manière significative. A Saint-Denis, en banlieue parisienne, la mise en

place d'un tramway a ainsi rencontré une fréquentation beaucoup plus importante que prévue, tout en ne diminuant la circulation automobile que de 4%.

La faveur donnée aux transports collectifs, enfin, n'est pas sans effet pervers. La ville de Zurich, ayant fortement investi à cet égard, tout en limitant drastiquement l'usage de la voiture en centre-ville, aura vu la population du centre se réduire de près d'un tiers en trente ans et sa banlieue - où une voiture est beaucoup plus nécessaire qu'en ville - croître en proportion.

Produisant des déplacements de masse peu différenciés et n'étant vraiment compétitifs que pour accéder aux parties denses des agglomérations, les transports en commun sont en fait largement inadaptés en regard des demandes de mobilité urbaines, surtout avec l'étalement des villes de banlieue sous le double impact du zonage puis de la spéculation immobilière. Ailleurs qu'au centre des grandes villes, la voiture demeure ainsi sans concurrence sérieuse pour faire ses courses (dès lors que l'on doit grouper ses achats dans un supermarché), sortir le soir ou aller travailler le long d'une rocade - ou simplement se déplacer de banlieue à banlieue ; un cas de figure qui semble le plus souvent n'avoir pas même été envisagé¹⁹⁶. Mais tout cela, qui n'est jamais que la rançon d'un zonage urbain forcené, commandé par une planification sommaire, les discours urbanistiques semblent assez largement l'ignorer. A croire que les embouteillages ne sont pas polluants, ne représentent pas un gigantesque gaspillage ou qu'ils n'existent pas...

2) La sociabilité villageoise

Autre a priori massif : articulation d'un espace et d'une société, le quartier est l'unité urbaine fondamentale¹⁹⁷. Il doit être préservé et au besoin réhabilité. C'est, dans un pays comme la France, un élément déterminant de la politique de la ville. C'était déjà, nous l'avons vu, ce qui fit engager avec enthousiasme la construction des grands immeubles. Mais c'est aussi bien ce qui a toujours été invoqué pour la défense du petit commerce, depuis la pétition Fichel de 1842¹⁹⁸.

Nos urbanistes pensent ainsi volontiers la sociabilité en termes villageois - énième avatar sans doute du mythe pastoral (voir 2. 5. L'environnement). Et ceci, bien qu'on ait

¹⁹⁶ Aujourd'hui cependant, à Paris et dans sa périphérie, on compte quotidiennement 16 millions de trajets de banlieue à banlieue, 4 millions de trajets Banlieue-Paris et 3 millions dans Paris intramuros.

¹⁹⁷ Voir J. Y. Authier, M-H. Bacqué & F. Guérin-Pace (dir) *Le quartier*, Paris, La découverte, 2006.

¹⁹⁸ Voir R. Péron *Les boîtes. Les grandes surfaces dans la ville*, Paris, L'Atalante, 2004.

depuis longtemps noté que la proximité spatiale se traduit de moins en moins en proximité sociale¹⁹⁹. Dès lors que nous vivons, nous formons, travaillons et nous divertissons dans des lieux éparpillés et souvent fort distants, il y a peu de chance que nos voisins soient également nos amis d'enfance, nos collègues de travail et même nos partenaires de sport – sauf à choisir (et à posséder les moyens) de rejoindre quelque ghetto doré. Mais tout ceci, qui laisse deviner une forte demande de mobilité que les transports en commun ne savent guère remplir, ceci n'est pas trop pensé.

Dans les discours urbanistes, la densité et la continuité de l'espace bâti, l'intensité des flux piétonniers, sont des critères valorisants. Et l'on décrira en conséquence les entrées de villes, ces non-lieux proliférant le long des pénétrantes, occupés sans continuité ni cohérence par des activités commerciales et artisanales et tout entier livrés à l'automobile - on s'y déplace par bonds, de parking à parking. Mais l'on décrira sans rien proposer. On se désintéressera même volontiers de tout ce que l'on soupçonne favoriser l'usage de la voiture et l'éclatement des villes. De là ces espaces de plus en plus envahissants, laissés à une pure logique d'exploitation commerciale : centres commerciaux faits de tôles à la sortie des villes moyennes, parkings sinistres, ...

Mais certains architectes ne délaissent pas de tels endroits et, pour adoucir la dureté du bâti notamment, jouent sur l'environnement lumineux. Voir par exemple le Parking Bretagne de Nantes par Tania Mouraud (2000)²⁰⁰. Dans la même veine, on peut également citer plusieurs stations de métro à Stockholm (sans parler du véritable luxe que les anciens pays soviétiques ont souvent donné à leurs stations de métro, comme à Moscou, Tachkent, ...).

Circulaires, les discours urbanistiques deviennent ainsi totalement impuissants. Ils se croient justifiés par la nécessité de lutter contre des dérives qui, souvent, ne paraissent que la rançon de leur incapacité à organiser efficacement l'espace et à reconsidérer de manière réaliste leurs a priori. Dans l'espace périurbain, de plus en plus envahi et envahissant, il est très difficile et onéreux de développer des réseaux denses de transports en commun. Le constater obligerait cependant à abandonner des présupposés devenus politiquement surdéterminés. Alors on ne fera rien, sinon tenter, assez vainement, de limiter la circulation automobile en culpabilisant les conducteurs, sans rien proposer d'autres. C'est ainsi qu'on se retrouvera à créer des embouteillages polluants en essayant

¹⁹⁹ Voir notamment J-C. Chamboredon & M. Lemaire « Proximité spatiale et distance sociale, les grands ensembles et leur peuplement » *Revue française de sociologie*, IX, 1970.

²⁰⁰ Voir S. Henley *L'architecture du parking*, 2007, trad. fr. Marseille, Parenthèses, 2007.

de limiter la circulation automobile dans un souci écologique et sans même chercher à proposer de véritables alternatives.

*

Il est un peu facile, sans doute, de considérer qu'à parts finalement égales, l'aménagement urbain produit la société autant qu'il la suit²⁰¹. On ne peut nier la responsabilité et l'influence des urbanistes et des architectes. On ne peut non plus leur reprocher de défendre leurs propres importance et visions. Mais celles-ci se fondent sur une rationalité faible, seulement assez raisonnée pour en imposer aux décideurs mais non pour organiser sa propre critique. L'urbanisme se satisfait trop d'idées vagues pour être véritablement à même d'exercer, plus qu'une influence, un certain contrôle du développement urbain. C'est pourquoi il peut paraître finalement assez peu compter.

Les discours urbanistes oscillent souvent du volontarisme fantasque au constat désabusé d'une urbanité perdue (voir Rem Koolhaas ci-dessus, à propos de la *smart city*). Ils développent un discours savant, technique mais paraissent bien peu critiques quant à leurs propres présupposés. L'urbanisme n'a de fait aucun droit au statut de compétence objective qu'il s'arroge, estime Françoise Choay, qui n'hésite pas à parler de *l'imposture* d'une discipline dont les propositions sont à ce point portées par des idéologies informulées et non reconnues pour telles, dont on peut suivre la trace et la succession depuis la Renaissance (*La règle et le modèle*, 1980²⁰²). Ainsi, valoriser une sociabilité de quartier, c'est peut-être voir un problème et choisir de ne pas le traiter. Mais le parti-pris idéologique n'étant ainsi que le revers d'une impuissance, il peut provoquer des initiatives qui favoriseront le contraire de ce qu'elles visent. La mixité sociale en fournit un bon exemple.

Logiques de ghetto. La mixité sociale.

On accuse les politiques de mixité sociale (faire cohabiter « riches » et « pauvres » et surtout les classes intermédiaires entre les deux) de favoriser en fait, hypocritement et au nom des meilleures intentions, notamment écologiques, la gentrification²⁰³. Comme si la

²⁰¹ Voir A. Bourdin *La métropole des individus*, Paris, Ed. de l'Aube, 2005.

²⁰² Paris, Seuil, 1996.

²⁰³ Voir A. Collet *Rester bourgeois. Les quartiers populaires, nouveaux chantiers de la distinction*, Paris, La Découverte, 2015 & P. Vermeren *L'impasse de la métropolisation*, Paris, Gallimard, 2021, chap. IV.

« mixité sociale » n'était qu'un paravent commode, un ressort sémantique évinçant toute critique au nom d'une louable attention, pour mieux conduire une politique de ségrégation sociale et spatiale²⁰⁴.

La mixité sociale est positivement connotée. Et sous la forme plutôt idéalisée qu'on lui donne, elle paraît non seulement souhaitable en elle-même mais elle répond de plus à cette « fin des villes » que nous avons soulignée. Elle représente pourtant un objectif irréalisable dans des sociétés dont la richesse commune se forme et se place de manière privilégiée dans l'immobilier et où les écarts de revenus se creusent. Mais cela n'est ni vu, ni cru.

Mieux encore, si, comme le notent différents auteurs, la mobilité est devenue de nos jours un mode de vie à part entière, inséparable d'une aspiration à l'initiative individuelle²⁰⁵, il faut plus largement admettre que la fin des villes n'est que le pendant de la fin de la société comme ensemble relationnel territorialisé²⁰⁶. Inséparable de la reconnaissance d'une demande de plus grande mobilité, il faudrait reconnaître une véritable sécession sociale qui ne peut que se traduire par la constitution d'enclos sociaux et spatiaux ; à quoi conduira finalement, faute d'oser un tel constat dérangeant, la politique de quartier. Sans qu'il faille accuser forcément d'hypocrisie ceux qui veulent promouvoir la mixité sociale.

On visera la mixité sociale et l'on construira *positivement* des ghettos. Pourquoi cela semble-t-il assez inévitable ? L'évolution vers le ghetto de certains quartiers témoigne d'un verrouillage des destins sociaux, note Eric Maurin (*Le ghetto français*, 2004²⁰⁷). Le rôle désormais tout à fait déterminant du diplôme, inséparable de la possession d'un capital familial culturel et financier, provoque une irréversibilité des mécanismes d'enfermement des individus dans des destins écrits d'avance de manière de plus en plus précoce. Dans ces conditions, le lieu de résidence et les interactions sociales qu'il permet, notamment pour les enfants, deviennent un enjeu déterminant. Les prix immobiliers jouent le rôle d'une barrière sociale.

²⁰⁴ Voir T. Slater "The eviction of critical perspectives from gentrification" *Journal of Urban and Regional research*, 2006 n° 30. Voir également E. Charmes & M-H. Bacqué *La mixité sociale et après ?* Paris, PUF, 2016 et M. Giroud « Mixité, contrôle social et gentrification » *La Vie des idées*, 3 novembre 2015 <http://www.laviedesidees.fr/Mixite-contrôle-social-et-gentrification.html>

²⁰⁵ Voir B. Marzloff *Mobilités, trajectoires fluides*, Paris, Ed. de l'Aube, 2005.

²⁰⁶ Voir J. Urry *Sociologie des mobilités*, 2000, trad. fr. Paris, Colin, 2005.

²⁰⁷ Paris, Seuil, 2004. Voir également J-M. Petitclerc *Pour en finir avec les ghettos urbains*, Paris, Salvator, 2009 & D. Lapeyronnie *Ghetto urbain. Ségrégation, violence, pauvreté en France aujourd'hui*, Paris, Laffont, 2008.

En trente ans, le nombre de places dans les classes préparatoires aux grandes écoles a été multiplié par trois. Et le nombre d'élèves issus des classes sociales modestes dans ces classes préparatoires a été divisé... par trois. Quelques quotas et un peu de discrimination positive permettent de faire croire que l'on s'attaque au problème.

De là, une spéculation immobilière qui est à la hauteur des promesses d'avenir que l'on prête à l'affiliation physique à un groupe jugé privilégié. De là, aussi bien, un principe déterminant de séparatisme social au niveau des groupes, chacun d'eux s'efforçant de marquer sa distance vis-à-vis du groupe immédiatement inférieur, note Eric Maurin. De là, encore, un souci de défense de l'environnement proche, un refus des aménagements nouveaux, comme Mike Davis l'étudie à propos des associations de propriétaires américains, dont le premier fait d'arme fut de s'opposer à la mixité sociale des *schoolbusing* à la fin des années 70 (*City of Quartz*, 1990, p. 140 et sq.²⁰⁸).

En regard, que propose-t-on cependant ? Pour éviter les nuisances liées aux excroissances périurbaines, on parle de repeupler les villes et même, pour gagner en densité, d'y rebâtir des tours. Un vaste chantier qui, de soi, n'est rien de simple, car à quelle architecture faudrait-il recourir ? S'il s'agit de barres ou même de tours, personne n'en veut. Si la densification modifie l'électorat, les maires hésitent (ou s'y rallient au contraire par clientélisme électoral)²⁰⁹. Pourtant, un tel chantier ne paraît pas suffire. Pour éviter le renforcement des ghettos, on voudrait aussi que ce repeuplement soit l'occasion de promouvoir la mixité sociale. Or, c'est là certainement ce que peu de gens souhaitent dans des pays où l'essentiel de l'épargne privée est portée par la spéculation immobilière et où beaucoup, en conséquence, sont soucieux que rien ne puisse déprécier leur patrimoine foncier. Une attitude qui est l'inévitable rançon d'une mobilité sociale bloquée, dont on ne parlera guère cependant, pour tenter plutôt d'imposer la mixité sociale par décret et ne pas y parvenir, au contraire. Mieux vaudrait s'attaquer au modèle anxigène d'une société où le diplôme décide de tout, s'intéresser à une fiscalité favorisant, plutôt que le travail, l'enrichissement par la rente, notamment immobilière, etc.

Ce n'est pas que de telles problématiques débordent largement celles de l'urbanisme. C'est que les discours urbanistes, pour la plupart, ne savent ni les reconnaître, ni s'en nourrir. Une grande partie des catastrophes urbaines semblent en fait positivement

²⁰⁸ trad. fr. Paris, La Découverte, 1997.

²⁰⁹ Voir R. Allain *Morphologie urbaine*, Paris, A. Colin, 2005, p. 67.

naitre de cette difficulté à reconnaître et à accepter l'ampleur, la réalité et la complexité des enjeux. Il convient donc de se pencher plus avant sur l'organisation et les ressorts du discours urbaniste moderne et, de ce point de vue, son rapprochement avec le discours utopiste est très suggestif.

* *

C) L'utopie agissante

2. 5. 38.

Proximité de l'urbanisme, de l'architecture et de l'utopie.

Souligner l'affinité des projets utopiques, architecturaux et urbanistes est courant et aisé. Les utopistes, en général, se veulent urbanistes, visualisant - souvent avec force détails - la cité imaginaire où ils installent les hommes. Et cette visualisation réclame également une expression architecturale assez précise²¹⁰.

Réciproquement, dès lors qu'ils cherchent à s'affranchir des contraintes d'un environnement donné, l'architecte et l'urbaniste deviennent facilement des utopistes. Il est donc facile de comprendre que les trois genres ont pu assez souvent se confondre - chez un Claude-Nicolas Ledoux comme chez Le Corbusier.

De manière plus contemporaine, la démarche du Groupe anglais Archigram dans les années 60 ou de nombreux projets de Rem Koolhaas, relèvent encore assez largement et ouvertement de l'utopie²¹¹.

Et lorsque l'urbanisme ne se contente pas d'imaginer des villes entièrement à son gré mais franchit le pas et prie les hommes de se plier aux impératifs de circulation et d'occupation de l'espace qui lui paraissent rationnellement s'imposer, la forme des villes commandant la vie des hommes et non le contraire, il rend l'utopisme potentiellement agissant. L'un des premiers, Arturo Soria y Mata suggéra ainsi des villes totalement linéaires le long d'une seule voie de circulation, cette formule permettant selon lui un gain maximum de temps et de déplacements (*La cité linéaire*, 1882²¹²). Le Corbusier reprendra cette idée concernant les quartiers d'affaires et d'industrie.

²¹⁰ Pour le XVIII^e siècle, voir B. Baczko *Lumières de l'utopie*, 1978, Paris, Payot, 2001, chap. VI. Voir également J. Roudaut *Les villes imaginaires dans la littérature française*, Paris, Hatier, 1990.

²¹¹ Voir F. Borsi *Architecture et utopie*, trad. fr. Paris, Hazan, 1997.

²¹² trad. fr. Paris, Ecole nationale supérieure des Beaux-Arts, 1984.

S'étalant sur 65 km le long de la Volga, Stalingrad répondra à un tel schéma urbain. Un plan linéaire fut également retenu pour l'extension de Göteborg en 1955 et celle de Marne-la-Vallée (20 km de long sur 3 de large) dans les années 70.

La planification du bonheur.

Devenu un utopisme agissant, l'urbanisme verse souvent dans le caporalisme, flagrant chez un Le Corbusier, avide de tout mettre sous forme de principes lapidaires (le pilier traverse librement la maison, l'ossature est autonome par rapport au mur, etc.). Il s'exprime encore à travers un hyper-fonctionnalisme (chaque fonction devant avoir son espace propre et aucun lieu ne devant demeurer inutilisé) lui-même accompagné d'un hyper-formalisme architectural – la maison n'étant après tout qu'une machine à habiter, comme le voulait Richard Buckminster Fuller (*Dymaxion house*, 1927).

Louis Kahn déclarait rechercher, face à chaque institution pour laquelle il devait bâtir, la forme dans laquelle elle s'exprime depuis toujours (?). Cette approche recoupe celle d'utopistes comme Ledoux ou Boullée, pour lesquels tout édifice devait être immédiatement déchiffrable par tous quant à sa fonction, l'architecture usant d'une langue universelle.

De telles approches ne pouvaient que rencontrer un évident problème avec les centres villes encombrés et jouant un rôle de commutateur social. Mais quel problème ? Dans le monde de Le Corbusier, les villes n'ont plus de tel centre et tout un pan de l'urbanité a disparu : flâneries, rencontres, animation nocturne. Le soir, chacun est sans doute chez soi²¹³. Les utopistes ignorent la sociabilité spontanée, laquelle est également niée dans les immeubles qu'ils bâtirent, conçus pour que leurs habitants puissent tout à fait s'ignorer. Comme la peindra très tôt Jean Tardieu dans ses poèmes, la vie commune dans les immeubles modernes est calfeutrée, faite d'échos plus que de bruits directs, dispensant une angoisse de terrier (*Accents*, 1932-1938²¹⁴. *Les logements & L'alerte*).

Et ce que l'utopisme agissant n'est pas parvenu à réaliser, la spéculation immobilière l'aura en partie accompli dans nombre de grandes villes comme Paris, dont le centre géographique n'est plus qu'un quartier d'affaires, désert dès la tombée du jour.

Le monde de Gropius, lui, est celui d'un bonheur laborieux, hygiénique et dirigé. La transparence y est de rigueur - on sait d'ailleurs que dès sa première grande œuvre (les

²¹³ Voir P. Claval *La logique des villes*, Paris, Litec, 1981, p. 554.

²¹⁴ *Le fleuve caché*, Paris, Gallimard, 1968.

usines Fagus, 1911), Gropius, suivant l'enseignement de son maître Peter Behrens, laissa apparentes même les cages d'escalier, ne voulant aucun mur extérieur compact ni même de structures aux angles, pour développer ce que Frank Lloyd nommera un « caractère éthéré ». Ce monde est devenu assez largement le nôtre ; la plupart des entreprises, par exemple, aménageant désormais leurs locaux en plateaux ouverts, où la chasse est faite aux moindres recoins privés - jusqu'aux tiroirs des tables de travail. Cela évoque un peu l'élevage en batterie, sauf qu'aucune *réelle* mesure de productivité ne justifie de tels aménagements mais le désir d'un monde lisse, aux comportements bien maîtrisés. « *La réception était ornée d'un grand bac rempli d'herbe artificielle, et le comptoir, la réceptionniste elle-même, semblaient totalement mobiles, comme s'ils avaient pu être transportés, en un rien de temps, dans un autre bâtiment.* », écrit John Cheever (*On dirait vraiment le paradis*, 1982, p.25²¹⁵).

L'un des premiers modèles du genre fut réalisé pour la General Life Insurance Company à Bloomfield dans le Connecticut en 1957 ; inspiré par le minimalisme de Rohe²¹⁶. Dès le début des années 60, le modèle se généralisa.

Notre monde est utopique dans la mesure où il est largement aménagé pour notre bien par des concepteurs certains de savoir *non pas tant ce qui est le mieux pour nous mais ce qu'il faut pour obtenir le meilleur de nous*. Aux USA, ainsi, 60% des travailleurs travaillent dans des *cubicles*, ces bureaux à cloisons dits aussi « espaces de travail modulaires ». Or 93% d'entre eux les détestent ! Leur premier designer, Robert Propst, les avait pourtant conçus pour adapter l'espace aux besoins des travailleurs et pour encourager leurs interactions – ce que la hauteur des cloisons décourage pourtant. Les entreprises ont voulu remplir le plus d'espace possible, explique-t-on pour rendre compte de la catastrophe. Cela n'était-il pas prévisible ? Une telle explication cependant est facilement admise et l'on s'en prendra plus volontiers à la soif de profit des entrepreneurs qu'on ne dénoncera la supercherie d'un concepteur ayant annoncé qu'avec ses *cubicles*, l'espace vivant serait orienté vers l'esprit (sic !). On ne soupçonnera guère la volonté de contrôle social que ce genre d'affirmation ne dissimule pourtant même pas²¹⁷.

²¹⁵ trad. fr. Paris, Gallimard, 2009.

²¹⁶ Voir A. Massey *La décoration intérieure au XX^e siècle*, 1990, trad. fr. Paris, Thames & Hudson, 1991.

²¹⁷ Voir N. Saval *Cubed New York*, Doubleday, 2014.



L'utopie est un genre rhétorique.

Utopistes sont les discours urbanistes lorsqu'ils paraissent surtout ne se soutenir que de quelques ficelles rhétoriques. On a voulu distinguer de l'utopie, comme simple rêverie, une « pratique utopique », qui serait un moyen de s'attaquer aux problèmes réels en les transposant sous un jour utopique²¹⁸. Mais l'utopie tout entière, note Paul Ricœur, peut être considérée comme un exercice rhétorique (*L'idéologie et l'utopie*, 1986, II²¹⁹). Très souvent, ainsi, les projets se révèlent incapables de dépasser le genre de la déclaration. Le concept est longuement développé et ses intentions clairement affichées mais ceci dans un monde où toutes les oppositions ont été neutralisées. Il ne s'agit donc pas de dégager un consensus, encore moins de négocier. Il suffit de faire, dans un monde sans contradiction, où trouve pleinement à s'appliquer le principe de la table rase. Et quant aux arguments, ils sont alors aussi massifs qu'inconsistants. Le monde de Le Corbusier, ainsi, est fait de soleil, d'air pur, de silence. La nature elle, réduite à une fonction de décor et d'écrin pour les bâtiments, se nomme “verdure”. Autant de signes dont l'invocation et la répétition seules sont censées emporter l'adhésion.

Le Corbusier conçoit des modules d'habitation circonscrits au milieu de la nature et ne devant en aucun cas la modifier. C'est une régression terrifiante par rapport à n'importe quel paysage rural, qui est un mélange subtil, complexe, évolutif de prairies, de champs, de forêts, de villages, écrit Michel Houellebecq. C'est la vision d'un esprit brutal, totalitaire (*La carte et le territoire*, 2010, p. 213²²⁰).

La cohérence utopiste est celle d'un langage désirant, où toute demande trouve immédiatement un objet à sa disposition, note Roland Barthes à propos des rêveries tant de

²¹⁸ Voir L. Marin *Utopiques. Jeux d'espaces*, Paris, Minuit, 1973.

²¹⁹ trad. fr. Paris, Seuil, 1997. Voir S. Roman (dir) *Penser l'utopie aujourd'hui avec Paul Ricœur*, Presses universitaires de Vincennes, 2021.

²²⁰ Paris, Flammarion, 2010.

Sade que de Fourier (*Sade, Fourier, Loyola*, 1971, p. 90²²¹). Dans l'utopie urbaniste, la vie est parfaitement réglée et la circulation toujours fluide. La science y est goûtée non pour ses méthodes - ce n'est pas là que l'on va procéder par essais et corrections d'erreurs ! - mais pour son autorité et surtout pour la maîtrise, la jouissance du monde qu'elle est à même de procurer. Et, réduits à leur aura démiurgique, les artifices techniques s'accompagnent dès lors volontiers de bavardages vaguement ésotériques (le "Modulor" du Corbusier).

L'utopie est un langage désirant qui consacre finalement la toute-puissance d'un génie créateur. Car la ville, à suivre nombre d'urbanistes, n'est pas naturellement un lieu commun mais le devient. Elle est d'abord la chose d'un seul fondateur.

Elle est ensuite confiée aux meilleurs, comme dans la *Cité du soleil* de Campanella (p. 52²²²). Car il est peu d'utopie sans stricte hiérarchie - celle-ci d'ailleurs protégée de toute manœuvre politique tant elle est naturelle. Dans la *Nouvelle Atlantide* (1627²²³) de Bacon, les savants ont remplacé les politiques.

Où le monde, encore une fois, est enclos dans un jardin.

L'urbaniste génial et l'utopiste sont des démiurges. La ville est le monde. Un microcosme entre leurs mains. Elle et la nature qui l'environne seront traitées comme un jardin.

Un autre monde clos aura beaucoup influencé les urbanistes des années 20 et 30 : celui des paquebots de ligne, véritables microcosmes emportant un monde avec eux, comme dit Jules Verne de celui de son roman *Une ville flottante* (1872²²⁴). Machines en mouvement, au soleil et consacrant une large place aux loisirs, les paquebots avaient tout pour séduire les Modernes, qui leur empruntèrent en large partie leurs toits-terrasses. Dans les années 30, Pierre Patout, concepteur de l'aménagement du Normandie, illustrera particulièrement le style paquebot (Immeuble Paquebot à Paris boulevard Brune, 1934). De nos jours encore, un auteur se demande si les paquebots actuels ne préfigurent pas l'habitat de demain²²⁵. Chez Archigram, apparaissent les images d'un urbanisme nomade, de villes mouvantes, déplaçables.

Par ailleurs, le microcosme utopique est pastoral. C'est un lieu de calme et d'harmonie - et non la nature exaltée des romantiques par exemple (océan en furie, cataractes, etc.). Il niche à l'abri d'un petit univers autosuffisant, à l'instar du phalanstère

²²¹ Paris, Seuil, 1971.

²²² trad. fr. Paris, Vrin, 1982.

²²³ trad. fr. Paris, GF Flammarion, 1995.

²²⁴ Paris, Nathan, 1984.

²²⁵ Voir F. Bellanger « Le paquebot : symbole des mutations urbaines ? » *Urbanisme* n° 334, janvier-Février 2004, pp. 62-65.

de Fourier ; lequel est bâti au sein de jardins, de parterres et de pelouses ombragées comme une île “marmorienne” baignant dans un océan de verdure, souligne Victor Considérant (*Description du phalanstère*, 1846, p 57²²⁶). Fourier campe son utopie dans des lieux de calme et d’harmonie. Dans un paysage pastoral à la Lorrain, clairsemé de belvédères et planté de fleurs²²⁷.

Une quarantaine de phalanstères furent effectivement fondés dans le monde (le premier en Roumanie en 1835) et en particulier aux USA entre 1820 et 1850. Devenant des associations coopératives, certains furent des réussites²²⁸.

Dans le monde de l’utopie, la nature est émondée et ordonnée, elle devient une réalité abstraite, comme dans l’ordre de l’imaginaire le monde est plastique, modelable au gré des songes. Pour que la nature ressemble à celle qu’il attend, Fourier veut régler les climats. Il imagine déplacer les continents. D’autres, plus... réalistes, envisagerons de mettre les lieux utopiques sous cloche. Ainsi de la ville climatisée sous des dômes d’*Une utopie moderne* (1905²²⁹) d’Herbert-George Wells.

En 1969, Richard B. Fuller proposa de mettre Manhattan sous une cloche de verre de 3 km de diamètre.

L’utopie est construite comme un jardin et, embrassant d’un même regard ville et campagne, nous donne le sens véritable du mot nature : une clôture idéale du monde humain. Il convient de souligner, en ce sens, que l’urbanisme moderne n’aura cessé de vouloir bâtir les villes à la campagne, rêvant finalement moins de créer des cités qu’un réseau d’urbanisation faisant disparaître la différence ville/campagne. Le Corbusier, qui jugeait irrationnel le modèle de la cité-jardin, voulait néanmoins interdire l’alignement des habitations le long des voies de communication, préférant les regrouper au sein de parcs - leur donnant d’ailleurs le même nombre d’habitants (1 600) que Fourier à ses phalanstères.

Car les utopistes aiment souvent les chiffres : ils donnent quelque poids à leurs rêveries. Dans sa cité idéale, Hippodamos (d’après Aristote) comptait 10 000 citoyens. Pour Platon, ils étaient, selon une symbolique pythagoricienne : $1 \times 2 \times 3 \times 4 \times 5 \times 6 \times 7 = 5\ 040$.

²²⁶ Paris, Librairie sociétaire, 1848.

²²⁷ Voir J. Beecher *Fourier*, 1986, trad. fr. Paris, Fayard, 1993, p. 86. Sur Fourier et les architectes visionnaires de la fin du XVIII^e siècle, comme Boullée ou Ledoux, voir R. Schérer *Fourier ou la contestation globale*, Paris, Seghers, 1970, pp. 84-85.

²²⁸ Voir J. Gaumont *Etudes sur la tradition française de l’association ouvrière*, Paris, Minuit, 1956, *De l’utopie phalanstérienne à l’associationnisme français de 1848*. Ainsi que H. Desroche *La société festive*, Paris, Seuil, 1975.

²²⁹ trad. fr. Paris, Mercure de France, 1907.

Ainsi l'urbanisme moderne aura-t-il été d'abord un utopisme de papier et de petits cubes placés sur des maquettes. Un art paraissant se limiter souvent à la composition de surfaces planes, hors de toute référence concrète à des pratiques fonctionnelles - ce qu'illustre particulièrement l'iconographie de l'architecture moderne : à l'instar d'objets d'art, les bâtiments sont non seulement photographiés "comme une boîte sous le soleil" dit-on, sans présence humaine ou avec des passants qui paraissent autant de mannequins mais souvent sans même d'indication d'échelle. La nature - l'espace dans lequel s'insère la construction - ne paraît plus ainsi qu'un fond immense et vide auquel les bâtiments s'opposent violemment. Un vaste parc idéal qui fait songer au printemps éternel dans lequel vivent nombre de cités utopiques - un seul vêtement suffisant à protéger aussi bien du chaud que du froid les Utopiens de Thomas More (*L'utopie*, 1516²³⁰). A l'âge moderne et pratiquement jusqu'à nos jours, un genre particulier d'utopie voudra regrouper tous les habitants d'un pays dans un seul complexe urbain, pour laisser le reste du territoire à la nature. L'un des premiers essais de ce genre sera celui de King Gillette (il inventera ensuite les lames de rasoir qui portent son nom), rassemblant tous les Américains dans une seule Métropole tirant son énergie des chutes du Niagara (*The human drift*, 1894²³¹).

Alors qu'une véritable course à la taille des tours s'est engagée - à Dubaï, la tour Burg Khalifa atteint 828 mètres, une tour d'un kilomètre devait être achevée à Jeddah - l'utopie d'un monde clos immergé dans une nature environnante est revenue sous la forme de la ville ou du village vertical, regroupant habitations, espaces de loisir, services publics et entreprises privées dans une ou plusieurs tours démesurées.



Il convient de souligner que cette utopie existe, quoique de manière très restreinte, à Whittier, en Alaska, où un village habite un unique immeuble de 14 étages réunissant 200 habitants.

Simple rêveries ? Non pas. Elles trouveront souvent une traduction directe.

²³⁰ trad. fr. Paris, GF Flammarion, 2001.

²³¹ New York, Scholars' Facsimiles & Reprints, 1976.

Stricte application de principes utopiques.

Tony Garnier voulait regrouper les activités industrielles dans des zones industrielles. Elles flanquent aujourd'hui toute agglomération rurale qui se respecte - car de nos jours, les toutes petites villes réussissent aussi bien que les grandes à isoler leurs habitants et à vider leurs rues. Un bourg ne sait plus fonctionner sans voiture.

L'idée de regrouper les hommes en blocs, par unités d'habitation, ardemment défendue dans les années 20 tant aux USA (les unités de voisinage de Clarence Perry) qu'en URSS, s'imposera un peu partout, vidant les villes de leurs habitants et étendant indéfiniment les banlieues-dortoirs. Ces unités d'habitation devaient être disséminées au sein d'espaces verts. De fait, des friches pelées, plantées d'arbres grêles, flanquent inévitablement de terrains vagues les barres d'immeubles de banlieue.

Le Corbusier promettait un soleil inondant toutes les pièces du logis et une vue magnifique. Peut-être est-ce pour cela qu'on a construit tant de grands ensembles sur des collines éventées qu'ils défigurent.

Quant aux cités-jardins et cités satellite, empruntées à Richard Norman Shaw (*Sketches for cottages and other buildings*, 1878²³²) et Ebenezer Howard (*Les Cités-jardins de demain*, 1898²³³), qui s'inspirait lui-même de Fourier et des cités-ouvrières de Robert Owen, elles fourniront les modèles des villes nouvelles et des *garden suburb*²³⁴. Et sans doute ces dernières se sont-elles beaucoup plus développées que les grands ensembles²³⁵.

Au total, la pratique institutionnalisée et académique de l'urbanisme aura constamment été menacée de verser dans le genre déclamatoire et désirant de l'utopie, jusqu'à se dispenser de considérer en eux-mêmes les principaux problèmes posés à la croissance urbaine et particulièrement ceux liés à la préférence des populations pour l'habitat individuel et à la demande automobile.

La préférence contemporaine pour la maison individuelle.

²³² Nous n'avons pu consulter cette référence. L'ouvrage a pourtant été influent.

²³³ trad. fr. Paris, Dunod, 1969.

²³⁴ Voir A. Berque *Destin, au Japon, de la Garden City howardienne* in I. Sachs *op. cit.*

²³⁵ Voir A. Sutcliffe (dir) *British Town Planning: the formative years*, New York, Leicester University Press, 1981 & G. Baty-Tornikian (Dir) *Cités-jardins. Genèse et actualité d'une utopie*, Paris, Les Cahiers de l'Iprans, 2001.

La préférence que les populations urbaines marquent pour la maison individuelle chagrine depuis longtemps les urbanistes²³⁶. Sauf dans les pays anglo-saxons, où la formule pavillonnaire fût, dès le début du XIX^e siècle, privilégiée - les maisons individuelles représentent aujourd'hui 90% des domiciles en Grande-Bretagne et 80% aux USA.

La préférence pavillonnaire aux USA.

Elle apparaît dès les premières années du XIX^e siècle, répondant au souci de préserver la cellule familiale du contact avec les fabriques, en dissociant nettement lieu de résidence et lieu de travail. La formation d'une civilisation résolument banlieusarde fut ainsi favorisée ; bâtie autour de la maîtresse de maison et qui perdurera malgré le développement de l'emploi féminin.

Les étudiants, de même, devaient être regroupés dans des campus, loin des tentations de la ville, dont le centre fit l'objet dès lors d'un certain délaissement ; ceux qui y habitent, selon la logique puritaine, n'ayant finalement rien à faire là.

Au cours du XIX^e siècle, la préférence pavillonnaire fut techniquement rendue possible par l'invention de la charpente claire ou *baloon frame*, annonçant le préfabriqué et autorisant le facile montage d'une charpente faite de bois standards, tenons et mortaises remplaçant le grand clou de charpentier. Après la Seconde Guerre mondiale, la demande pavillonnaire explosa, avec la production de pavillons en série (William Levitt fut l'un de ses grands initiateurs). Très sensible aux risques d'incendie, ce type d'habitat imposa des densités faibles et des maisons non jointives, isolées au milieu de pelouses sans barrières.

Ailleurs, la demande de propriété individuelle fut longtemps considérée comme un obstacle au progrès, c'est-à-dire au développement harmonieux des individus tel que rêvé par les urbanistes. Pour ces derniers, la maison individuelle détruisait la ville. De là, en France, l'accès à la propriété pavillonnaire passa pour favoriser directement le vote à droite et, pour les intellectuels, fut le symbole même de l'esprit petit-bourgeois. Les heureux propriétaires ne justifiaient-ils pas leur choix par des motifs aussi prosaïques que de pouvoir disposer d'un jardin, alors que l'aspect extérieur médiocre de leur habitation ne semblait pas même les frapper ? Selon la Charte d'Athènes (art. 20), la banlieue est l'un des plus grands maux du siècle. Ecume battant les murs de la ville, elle est devenue inondation ; le symbole à la fois du déchet et de la tentative.

Le phénomène ne cessera pourtant de s'accélérer. Favorisée en France par l'arrêt des programmes de grands ensembles (1973, pour les villes de moins de 50 000 habitants),

²³⁶ Voir B. Hamburger *L'architecture de la maison*, Paris, Mardaga, 1986.

la construction individuelle l'emporte en nombre sur celle de logements collectifs dès 1977. Et cette tendance fut encore confirmée par la politique, devenue systématique un peu partout, de réhabilitation du bâti dans les centres urbains, se traduisant par l'expulsion des classes moyennes vers les banlieues pavillonnaires et privilégiant à leur place l'immobilier de bureau, en réponse à une forte demande spéculative de placement immobilier, de la part notamment des investisseurs institutionnels. Proliférèrent dès lors les maisons individuelles bon marché en milieu périurbain, c'est-à-dire de plus en plus rural, étendant ainsi indéfiniment la banlieue dans les campagnes. Tandis que des terrains abandonnés commencèrent à apparaître au centre des villes (« trous de beignet »), de plus en plus déserts en dehors des heures de travail, dont la densité résidentielle s'affaiblit. En somme, des politiques inspirées par le rejet de la préférence pavillonnaire et la défense de la sociabilité urbaine ont tout à la fois vidé les centres des villes et accru indéfiniment les banlieues pavillonnaires !

On parle de “rurbanisation” pour désigner cette absorption lâche des campagnes par les villes, ou plutôt leurs banlieues, et leur uniformisation par l'alignement, indifférent à l'environnement, de maisons préfabriquées. Entre 1990 et 1999, la distance séparant les aires d'habitat du centre des villes françaises de moins de 10 000 habitants est passée de 15 à 25 kms. Plus d'un Français sur deux habite une maison individuelle et 80% de l'accession à la propriété se fait en maison individuelle. Ceci, alors que depuis 30 ans, les schémas directeurs d'urbanisme tentent de promouvoir... une ville compacte ! Dès 1903, les mouvements de rurbanisation avaient été assez nettement anticipés par Arthur Beavan (*Tube, Train, Tram & Car*²³⁷). Mais le XX^e siècle préféra nettement imaginer l'avenir voué à la surconcentration urbaine – ce qui apparaît déjà chez H. G. Wells (*Quand le dormeur s'éveillera*, 1898²³⁸). Au XX^e siècle, peu de réalités sont parvenues à vaincre la force des rêveries !

La civilisation banlieusarde.

Aujourd'hui, le lotissement²³⁹ est devenu la principale forme de croissance urbaine, source d'un habitat individualiste très consommateur d'espace et tout entier organisé autour de l'automobile - laquelle aura refait non seulement les villes mais les campagnes. Un

²³⁷ London, Routledge & Sons, 1903.

²³⁸ trad. fr. Paris, Mercure de France, 1988.

²³⁹ Lotissement : division d'une propriété foncière en parcelles destinées à être vendues séparément.

habitat très disparate dans ses styles et ses emplacements, plus ou moins regroupé autour d'axes de communication et de centres commerciaux, où règne ce qu'on a nommé "l'esthétique McDo" : contrastes forts en aplats de couleurs, brillance et kitsch, omniprésence des enseignes, plus envahissantes encore que les panneaux publicitaires.

Les photos recomposées d'Alain Bublex saisissent particulièrement cet environnement (*Le Plan Voisin de Paris*, 2004). Ville sans qualités, la banlieue a de quoi fasciner. Ainsi de nombreux photographes comme Walker Evans, Dan Graham ou Stephen Shore.

Nous avons vaincu la maison et inventé la rue, déclara Henry Van de Velde, le fondateur du Bauhaus. Mais l'homme que les urbanistes voulaient parquer dans des cubes se sera finalement affirmé homme de banlieue. L'homme d'un isolat plus ou moins contraint, replié sur la cellule familiale, se désintéressant de la politique et même de son travail, livrés à la bureaucratie et à des enjeux financiers internationaux qui lui échappent totalement.

Cette civilisation banlieusarde a été beaucoup décriée. Elle aura effrayé pratiquement tous les urbanistes - modernistes ou culturalistes. Entée autour de la recherche infantile du plaisir, écrit Mumford, elle promet une existence amoindrie, sans attaches, passée en voiture et devant la télévision. Elle favorise le snobisme par rapport aux voisins et le manque de conscience politique. Elle coûte cher, enfin : en services, routes et réseaux, en quantité de paysage consommé. La courbe dite « de Newman & Kenworthy » retrace la relation inverse entre densité et consommation énergétique. La ville, pour être durable, doit être dense, compacte – de là l'apologie du gratte-ciel, à nouveau, de nos jours²⁴⁰. Le seul problème est que les habitants n'en veulent pas !

On aura beaucoup moqué l'homme des banlieues. Mais on aura surtout totalement manqué un désir d'accès à la propriété, de liberté individuelle, de séparation d'avec le groupe, qui furent pourtant autant de conséquences inévitables de la hausse du niveau de vie, rendant moins impérieuses les solidarités familiales et sociales, de la généralisation du travail féminin et de l'allongement de la scolarité. A gauche, dans les années 1950 et 1960, il était cependant difficile de reconnaître la hausse du niveau de vie des classes populaires. Elle allait à l'encontre de ce que le marxisme avait prédit et cela aurait obligé à concéder quelques vertus à une société de consommation qui ne pouvait être caractérisée que comme absolument aliénante. Pourtant, les demandes en matière d'habitat avaient changé. Mais,

²⁴⁰ Voir par exemple E. Glaeser *Triumph of the city*, London, Penguin Press, 2011.

faute de les reconnaître, on ne leur donna guère d'autres choix que la banlieue dès lors que les politiques de réhabilitation urbaines se traduisaient par une forte spéculation immobilière que l'on ignora ou que l'on favorisa peut-être, au contraire, derrière de beaux discours sur la sociabilité urbaine.

Constatant que la moitié de la population vit désormais en périphérie, dans un habitat individuel, François Ascher parle d'un phénomène de métapoles, de "villes émergentes" en France aujourd'hui (*Ces événements nous dépassent ...*, 2000²⁴¹). Mais, alors que la fuite, ou l'exil, vers la banlieue et au-delà sont encore renforcés par les nouvelles technologies de l'information, par le passage d'un capitalisme industriel à un capitalisme cognitif, autorisant de nouveaux rapports, y compris physiques (télétravail), au travail²⁴², les discours urbanistiques n'ont pas beaucoup changé.

Pour quels résultats ? Le contraire de ce qui pouvait être souhaité. Une catastrophe ! Des territoires complètement mités. Des centres villes vides, transformés (pour les villes touristiques) en musées à ciel ouvert (c'est ce qu'est promise à devenir l'Île de la Cité, au cœur de Paris). Un tissu urbain sans cohérence, parsemé d'ilots déconnectés, accumulant les richesses, aussi bien que le déclassement social, qu'il s'agisse des quartiers (à Paris, par exemple, le XIX^e arrondissement enregistre des taux de chômage et de pauvreté nettement supérieurs à la moyenne nationale) ou des banlieues (dont certaines sont désormais nettement plus aisées que leur ville). Un zonage qui est devenu social et même ethnique (le « *White flight* » aux Etats-Unis, la fuite des Blancs de certains quartiers et même de villes entières, comme Detroit). Un espace périurbain, enfin, qui ne cesse de se dilater. Qui s'étale plutôt qu'il ne se développe (en France, 90% des communes péri-urbaines ont moins de 2 000 habitants), rendant de plus en plus cher le coût des services communs (ou même prohibitif, là où, à la différence de la France, ces services sont essentiellement financés par la fiscalité locale).

Une mutation sociale majeure aura ainsi été non pas ignorée - dès la fin des années 70, en France, un rapport pronostiquait très clairement une périurbanisation liée au développement de l'automobile²⁴³ - mais tout simplement incomprise, négligée et laissée à

²⁴¹ Paris, L'Aube, 2000.

²⁴² Voir W. Mitchell *E-Topia*, MIT Press, 1999 & N. Negroponte *L'homme numérique*, Paris, R. Laffont, 1995.

²⁴³ Voir J. Mayoux *Demain l'espace*, Paris, La documentation française, 1979.

une absence quasi totale de planification, comme si les discours urbanistiques avaient été (et semblent toujours) incapables d'évoluer suffisamment pour la prendre en charge.

Aussi incroyable que cela puisse paraître, il en va exactement de même concernant l'automobile.

*

La demande automobile.

C'est peu dire que l'automobile a changé la ville. Elle l'a faite éclater ! Avec elle, l'espace urbain, que la circulation automobile occupe à 30% ou 50% dans nombre d'agglomérations, doit désormais se concevoir comme un rassemblement de lieux autonomes que relie un parcours optimisé. La ville se bâtit autour des infrastructures routières et plus elle s'étale, plus elle rend la voiture indispensable. L'espace, dilué, est circonscrit par la vitesse de déplacement et la vie urbaine n'a plus à se polariser sur un centre. Selon la conjecture (discutée) de Yacov Zahavi (1979), le temps des déplacements de la vie quotidienne reste constant malgré l'efficacité des moyens de transport. Si ceux-ci permettent d'accélérer les déplacements, ce n'est pas pour diminuer le temps qu'ils prennent mais pour accroître les distances qu'ils couvrent. De là l'étalement urbain.

Sous l'impact de l'automobile, la ville est devenue un circuit beaucoup plus qu'un lieu ou un territoire²⁴⁴. Or, pour parcourir ce circuit, l'automobile reste le meilleur moyen de transport car c'est celui qui autorise la plus grande liberté et la plus grande aisance de mouvement. De là, son extrême diffusion : 80% des ménages français possèdent un véhicule et 30% en ont deux - parmi lesquels les deux tiers des ménages qui habitent dans la troisième couronne des grandes villes. De là également, son omniprésence, sensible jusque dans les paysages : panneaux publicitaires défigurant villes et campagnes, faits pour être lus par des individus se déplaçant à bonne vitesse. Eclairage urbain orangé, donnant aux choses des teintes irréelles. Pour conduire la nuit, il faut en effet être bien éclairé sans être ébloui. On a donc développé ces lampes à vapeur d'halogénure portées par des pylônes crachant une lumière intense - comme dans un camp de prisonniers, a-t-on souligné.

Au total, les problèmes de circulation et de pollution, signalés depuis longtemps (par le rapport Buchanan notamment, dès 1963), paraissent assez inextricables. En 2013, en France, on a pu estimer que les embouteillages ont coûté, en temps de production perdu et

²⁴⁴ Voir G. Dupuy *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 1995.

de carburant gaspillé, 17 milliards d'euros, c'est-à-dire plus que le déficit de la Sécurité sociale. Et l'on estime qu'ils coûteront 22 milliards en 2030.

Or, à tout ceci, une seule raison est en général incriminée : le comportement des automobilistes. Car, de l'avis général, l'homme automobile a tous les torts :

- il est individualiste : dans 80% des véhicules qui circulent, il n'y a qu'une seule personne et, en moyenne, les voitures sont inutilisées 96% du temps. D'où l'idée de véhicules en partage : généralisée, la formule permettrait, selon certaines études, de réduire jusqu'à 70% du parc de voitures individuelles existant, ainsi que les espaces de parking à proportion. Aux Etats-Unis, l'infrastructure de stationnement couvre plus de 20 000 km², une superficie aussi vaste que l'Etat du New Jersey ;
- il est incivique et profite du laxisme de pouvoirs publics dépassés : à Paris, sur cent voitures en infraction, neuf seulement sont verbalisées ;
- il est pollueur.

Et l'on suspecte différents lobbies d'encourager ces comportements. En France, les constructeurs favoriseraient le diesel polluant et iraient à l'encontre de la sécurité routière en refusant de brider les véhicules. Aux Etats-Unis, on accusa ces mêmes constructeurs d'avoir fait disparaître les tramways au centre de Los Angeles. Mais il semble plutôt que ceux-ci disparurent sous la pression des habitants, excédés par leur mauvaise gestion et qui leur préféreraient l'automobile²⁴⁵.

Peu de phénomènes sont aussi désarmants que l'automobile. Parce qu'avec elle rien n'est simple. Parce que le décideur et le planificateur sont en l'occurrence également désemparés. Parce qu'elle exhibe de manière particulièrement crue une demande de liberté individuelle foncièrement anarchique et plébéienne. La voiture est une marque de statut social, un symbole de réussite, un attribut de personnalité²⁴⁶. Dans les milieux populaires, elle peut prendre ainsi une importance considérable et l'on s'endettera pour elle, quitte à sacrifier beaucoup d'autres dépenses. D'un point de vue "éclairé", on condamne volontiers l'irresponsabilité des conducteurs, le "techno-populisme" de la mobilité, ce "pétainisme à

²⁴⁵ Voir S. L. Bottles *Mass Politics and the Adoption of the Automobile in LA* in M. Wachs & M. Crawford (Ed) *The car and the city*, Ann Arbor, The University of Michigan Press, 1992.

²⁴⁶ Voir Y. Demolia & P. Lavoy *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte, 2018 & H. Marchal *Un sociologue au volant*, Paris, L'Harmattan, 2014.

roulettes”²⁴⁷. Pour autant, on ne circulera pas dans n’importe quel véhicule... La lutte des classes se prolonge sur la route et est la source de nombreux accidents, a-t-on dit²⁴⁸. Mais ce dont témoignent peut-être surtout de telles condamnations est la difficulté à accepter l’expression même des libertés individuelles en régime démocratique : la prolifération à la fois moutonnaire et anarchique.

Selon Paul Yonnet (*Jeux, modes et masses 1945-1985*, 1985, chap. 4²⁴⁹), dans un pays comme la France, ce rejet renvoie directement au fait que ni la gauche, anarchiste puis marxiste, ni la droite, bonapartiste et royaliste, n’ont jamais vraiment accepté la démocratie. Longtemps, la production automobile n’y fut destinée qu’à l’élite. Leader automobile mondial au début du XX^e siècle, rappelle Yonnet, la France perdra vite ce rang. Une fois l’élite servie, personne ne songea à développer une production de masse tournée vers les classes populaires, comme Henry Ford le fera aux USA. Dès 1920, aux Etats-Unis, les deux-tiers des voitures étaient achetées à crédit, contre 14% en France. Dès 1915, Willys-Overland, le deuxième constructeur, avait créé une compagnie financière pour vendre ses voitures à tempérament. En France, quand la production de masse commença, après la Guerre, elle suscita un vif mépris de classe chez les familles aisées et chez les intellectuels, qu’expriment bien, note Yonnet, les *Mythologies* (1957²⁵⁰) de Roland Barthes (voir 1. 12. 6.).

Dès que l’on tente de réguler le flux automobile, on se heurte souvent au fait que face à un itinéraire congestionné, investir dans la voirie peut n’avoir aucun effet sur la vitesse d’écoulement : la voie dégagée attire à proportion de nouveaux usagers. L’amélioration de la desserte en transports publics peut susciter une valorisation foncière qui aura pour effet de chasser les résidents les moins aisés. Les transports collectifs à réaliser pour courir derrière l’étalement urbain, dont on peine à comprendre la logique²⁵¹, nécessitent des sommes considérables mais les outils de gestion manquent au niveau des bassins d’emplois et de vie. L’usage des sols reste du domaine des communes, dont l’échelle n’est plus celle de l’activité de la plupart des travailleurs qui y disposent d’un emploi – de nos jours, les ouvriers habitent souvent la campagne, ils représentent 30% de la population active rurale.

²⁴⁷ Voir G. Châtelet *Vivre et penser comme des porcs*, Paris, Exils, 1998, pp. 96-97. Voir également B. Charbonneau *L’Hommauto*, Paris, Denoël, 1967 & A. Sauvy *Les quatre roues de la fortune*, Paris, Flammarion, 1968.

²⁴⁸ L. Boltanski « Accidents d’automobile et lutte des classes » *Actes de la recherche en sciences sociales*, mars 1973.

²⁴⁹ Paris, Gallimard, 1985.

²⁵⁰ Paris, Points Seuil, 1957.

²⁵¹ Voir P. Frankhauser *La fractalité des structures urbaines*, Paris, Economica, 1994.

On rêve alors d'une "ville des courtes distances", une ville compacte, plus économe en espace et en déplacements, fondée sur la mixité des fonctions (habitats, activités, commerces) et non sur le zonage. La « ville du quart d'heure ». A partir de 1965, Mies Van der Rohe édifia à Westmount Square, près de Montréal, un lieu intégrant ces trois fonctions²⁵². Au bord du Lac Michigan, les célèbres tours de Marina City à Chicago (1964) furent faites pour garder les gens en centre-ville. Mais, très vite, elles ne furent guère accessibles qu'à une clientèle aisée. On construisit ainsi des villes nouvelles, auxquelles on s'efforça de donner un centre et qui étaient censées être autonomes mais qui devinrent vite des cités dortoirs. On crut ensuite qu'internet et le développement du télétravail allait permettre une plus forte sédentarisation des actifs. De fait, à chaque fois qu'une nouvelle technologie a permis d'accroître la mobilité du travail, on a annoncé la fin des concentrations urbaines. Vers 1900, on pensait qu'avec l'électricité la population allait se disperser sur tout le territoire. Or c'est toujours le contraire qui s'est produit ! C'est le développement du chemin de fer qui a fait de Chicago une capitale régionale incontournable, exactement à l'encontre de ce qu'on attendait. Il y a une idéologie du réseau qui veut croire qu'il permet d'aboutir à une immédiation sociale, un accès égalitaire de tous à tout, par la communication et la circulation (voir 3. 3. 17.). Les Saint-Simoniens, ainsi, voyaient le chemin de fer comme l'outil de l'association universelle vers laquelle marche l'humanité²⁵³. En favorisant les concentrations industrielles, il aura plutôt creusé les différences entre les classes sociales.

Sans doute, avec internet, de nouvelles habitudes introduiront-elles plus de souplesse dans l'organisation du travail – rendant moins nécessaire de concentrer toutes les fonctions d'administration générale au sein d'un même siège central, par exemple. Il reste que la diversité de compétences et de spécialités que requièrent désormais les grandes entreprises suppose un marché du travail dont l'échelle ne peut guère être celui d'une ville moyenne.

Au total, la seule évolution qui semble véritablement aujourd'hui s'opposer au zonage consiste en une certaine déspecialisation des lieux : les commerces, surtout, fleurissent désormais partout. Ils envahissent les espaces de circulation et de transport, ils gagnent les lieux de travail.

Dès lors, compte tenu de telles difficultés, face à une activité polluante comme l'automobile, jugée favoriser l'incivisme et fort difficile à maîtriser, la solution de facilité pour les décideurs et les planificateurs est d'en limiter l'usage et même de le sanctionner, au nom d'un discours moralisateur en appelant à la conscience de chacun. Et ce moralisme étant à la mesure de l'impuissance, qu'il essaye de masquer, il pourra être de plus en plus sévère vis-à-vis des comportements individuels sans rien changer aux constats d'ensemble. Ainsi, lors des pics de pollution, limite-t-on désormais les vitesses, ce qui ne sert pas à grand-chose sinon à « sensibiliser ». En fait d'actions, une réaction de type *Not in my backyard* tente de rejeter les nuisances à la périphérie – en limitant toujours plus les possibilités de stationnement, les chaussées (elles-mêmes de plus en plus rétrécies par les

²⁵² Voir P. Carter *Mies Van der Rohe au travail*, 1974, trad. fr. Paris, Phaidon Press Ltd, 2005, p. 143 et sq.

²⁵³ Voir P. Musso *Saint-Simon et le saint-simonisme*, Paris, PUF, 1999.

couloirs réservés aux transports publics) et l'accès au centre des villes. Toutes ces mesures, a-t-on souligné, satisfont des populations âgées de plus en plus importantes en nombre, peu mobiles, centrées sur la proximité urbaine et qui votent ! De telles mesures, néanmoins, sont en général inopérantes ou, si elles ont un impact, peuvent générer des effets pervers, comme des délocalisations d'activités. Mais, de l'avis général, elles passent a priori pour justifiées – ainsi du péage installé au centre de Londres en semaine en 2003. Les décideurs ne s'en privent donc pas.

Au centre de Londres, la vitesse de circulation des véhicules aurait depuis augmenté de 15% à 20%. Mais au profit de qui ? Comme le péage pénalise évidemment les particuliers et entreprises les moins aisés, on promet de développer les transports en commun avec les recettes. Pour déclarer ensuite que celles-ci n'étaient pas assez élevées... On a vu dans ce système de péage le retour aux pratiques d'octroi des villes médiévales. Pourtant, un tel système n'a guère de profit collectif. Il permet seulement à ceux qui en ont les moyens de mieux profiter des quartiers qu'ils fréquentent de manière privilégiée. Il correspond simplement à une privatisation masquée de la voirie. Cela est encore plus vrai de villes qui, comme Paris (puis les aéroports), n'ont pas mis en place de péage mais ont très fortement réduit les possibilités pour les voitures de se garer en surface, rendant l'utilisation des parkings souterrains incontournables, lesquels sont par là-même devenus des placements particulièrement rentables.

L'heure est ainsi à l'arrêt de la colonisation des villes par les flux routiers. Dans le centre de Copenhague, la part de l'automobile dans les déplacements est désormais inférieure à 30% ; 37% des déplacements domicile/travail ont lieu en vélo. Partout, dans les pays occidentaux et émergents, se multiplient tramways, vélos ou trottinettes en libre-service (voire des cabines de transport individuelles ou collectives télé-pilotées comme dans la ville expérimentale de Masdar à Abu Dhabi). On crée des écoquartiers (comme Hammarby à Stockholm²⁵⁴), voire des éco-cités, comme Dongtan en Chine ou Curitiba (fondée en fait dans les années 70) au Brésil, qui offre 52 m² d'espace vert par habitant (contre 5,8 m² à Paris ; l'Organisation mondiale de la santé recommande 10 m²). En fait de ville, on défend l'image d'une technopole branchée et *high-tech*, écologiquement correcte, conçue pour la classe créative ; ce qui suppose bien entendu l'exclusion des autres classes moyennes et populaires. A ce compte, effectivement, les centres villes pourraient devenir

²⁵⁴ Les écoquartiers ont tout de suite suscité une littérature abondante. Voir par exemple : P. Lefèvre & M. Sabard *Les écoquartiers : analyse critique d'exemples européens*, Rennes, Ed. Apogée, 2009 ou C. Charlot-Valdieu & P. Outrequin *L'Urbanisme durable : concevoir un écoquartier*, Paris, Ed. du Moniteur, 2009.

demain plus écologiques que les campagnes²⁵⁵, où s'étalent indéfiniment tous les exclus de la spéculation immobilière.

Mais il est encore un autre effet de telles mesures, qui rend le discours des décideurs ambigu. C'est que si les différentes taxations ne freinent pas la circulation automobile, elles deviennent par là même particulièrement rentables ! De sorte qu'il est toujours tentant de se servir toujours un peu plus sur le prix de l'essence ou les places de parking. Qu'importe qu'on pénalise alors les plus démunis. Des intérêts privés (sociétés d'exploitation des parkings, par exemple) peuvent être directement favorisés de la sorte (phénomène dit de "capture du régulateur"), qui sauront remercier les décideurs en retour. A la limite, on verra la police veiller, lors d'événements, à ce que les automobilistes se rangent bien dans les parkings payants : la force publique sera mobilisée pour obliger à consommer des services privés. C'est que de nobles motifs de responsabilisation des usagers, de lutte contre l'incivisme et le gaspillage dès lors qu'ils conduisent à refuser l'accès gratuit à l'espace public, favorisent particulièrement les intérêts marchands. Et tout cela au nom d'une évidence devenue commune : l'homme automobile doit être sérieusement encadré et au besoin puni pour son individualisme.

Pendant ce temps, le trafic lui ne diminue pas. Il se stabilise au mieux. En revanche, les engorgements augmentent – sous l'effet, a-t-il été analysé, des mesures de limitation de circulation, du développement des services de VTC et de l'utilisation des calculateurs d'itinéraires. En France, l'automobile représente de 75% à 90% des déplacements hors marche et 88% des tonnages transportés. Ces mesures sont comparables à celles des autres pays européens. La vitesse moyenne augmente également, à due proportion du prix des transports en commun, dès lors que les zones urbaines n'en finissent pas de s'étendre. Pour l'homme automobile, il s'agit là d'une aisance appréciable. En périphérie des villes, les habitants consacrent beaucoup moins de temps à leurs déplacements que dans les zones centrales, malgré des distances beaucoup plus grandes.

Le transport routier croît lui aussi, sous l'effet de l'étalement constant des villes et parce que plus souple que les autres modes de transport, diminuant les ruptures de charge, il offre un meilleur rapport qualité/prix dans une logique de moindre stocks et de "juste à temps" de la production et de la distribution. Il aura même été indirectement favorisé en France par une planification des transports qui, ayant beaucoup de mal à se convaincre

²⁵⁵ Voir D. Owen *Green Metropolis*, Riverhead Books, 2009.

qu'un seul moyen de transport ne saurait suffire, aura consacré l'essentiel des efforts au développement du Train à Grande Vitesse. Les TGV transportent pourtant six fois moins de passagers que les RER, lesquels sur certaines lignes transportent les voyageurs dans des conditions qui soulèvent désormais des questions de dignité.

L'aéroport de Roissy étant sans doute le seul de sa taille, au monde, à ne pas disposer de liaisons rapides et commodes avec le centre-ville et les principales zones d'activités de la région parisienne, 92% des personnes qui y travaillent s'y rendent en voiture. Contre 85% des personnes qui travaillent à la Défense, qui utilisent les transports en commun. Mais qui, en France, analyse particulièrement en partant d'elles, un pays où de telles aberrations sont possibles et même nombreuses ?

A Paris, congestionnée par l'automobile une grande partie de la journée et dont toutes les voies d'accès sont saturées, on a voulu restreindre la circulation, comme pour rejeter les problèmes hors des murs. Les lignes de métro ont peu évolué depuis un siècle. La quasi-totalité des rames sont omnibus et leur schéma demeure centralisé alors que les activités, depuis plusieurs décennies, tendent à se déplacer à la périphérie. Peu de transports en commun nouveaux sont développés mais on a fait grand cas de solutions collectives comme les vélos et les automobiles en libre-service (abandonnées) qui au mieux ne sauraient permettre de parcourir que 5% des kilomètres que les Franciliens doivent effectuer quotidiennement²⁵⁶.

*

L'automobile aura sans doute été la plus forte demande populaire du XX^e siècle. Or cette demande, l'urbanisme l'aura traitée au mieux comme un mal nécessaire ; au pire comme un désir honteux.

Qu'indique cependant une telle demande ? Que nous ne souhaitons pas tant la proximité que l'accessibilité. Que la sociabilité de quartier ou de village a fait place à un mode de vie où la possibilité de choix et la liberté de mouvement sont privilégiées ; échanges et rencontres dépendant désormais essentiellement de la mobilité et non de la proximité. On a pu parler d'un « droit à la ville », institutionnalisant la liberté de parcourir

²⁵⁶ Voir F. Ascher *Les nouveaux compromis urbains*, Paris, L'Aube, 2008.

et d'utiliser les espaces publics²⁵⁷. Cette demande d'accessibilité aurait pu être déterminante pour l'aménagement des territoires. En France, cependant, la politique de la ville aura constamment fait des choix opposés : réhabilitation de quartiers plutôt que leur désenclavement - au besoin en y développant des zones franches pour y attirer des emplois. Peut-être faut-il y deviner, malgré de grands discours d'accueil et d'intégration, la volonté d'y cantonner le plus possible les populations immigrées. Quoi qu'il en soit, la ghettoïsation des banlieues a ainsi été *positivement* poursuivie. Et au total, avec son zonage forcené, l'urbanisme du XX^e siècle aura développé une ségrégation par les possibilités d'accès dont les encombrements automobiles ne sont que la rançon.

S'agit-il toutefois d'un effet inattendu ? Pour certains, les politiques de restructuration urbaines cachent mal leur volonté d'éviction et le mépris pour les classes populaires qui caractérise une nouvelle bourgeoisie se voulant *cool* et éclairée et qui ne cesse d'invoquer le « vivre ensemble » et la « mixité sociale »... pour les autres²⁵⁸. Mais il serait sans doute erroné de limiter ce désir d'affranchissement aux classes les plus aisées. Sans doute – et c'est ce qu'on aura surtout manqué d'apercevoir et de reconnaître – est-il général, réclamant que l'organisation territoriale et finalement celle de la société dans son ensemble soient fondées sur la multiplication des possibilités d'accès et d'expérience plutôt que sur une sociabilité de quartier mythique et une spécialisation accrue des études et des parcours professionnels. Face au communautarisme qui aujourd'hui est à même de se développer dans les quartiers, il faut se demander si l'on n'a pas su le prévenir ou si l'on n'a pas finalement favorisé son développement. De même, par bien des aspects, les comportements individuels incontrôlés et les gaspillages que l'on dénonce couramment à la source de la dégradation des ressources et des sites naturels semblent être des effets secondaires plus que des causes.

*

Bilan.

²⁵⁷ Voir H. Lefebvre *Le droit à ville*, 1968, Paris, Economica, 2009 & D. Harvey *Villes rebelles. Du droit à la ville à la révolution urbaine*, 2012 trad. fr. Paris, Buchet-Chastel, 2015.

²⁵⁸ Voir particulièrement J-P. Garnier *Une violence éminemment contemporaine : essais sur la ville. La petite bourgeoisie intellectuelle et l'effacement des classes populaires*, Marseille, Agone, 2010 & *Le nouvel ordre local*, Paris, L'Harmattan, 2000.

Au total, il nous est permis de juger sur plus d'un siècle de modes de gestion bien encadrés, confiés à des individus aux compétences légitimes et dûment sanctionnées par titres et diplômes, dont les actions, notamment architecturales, s'inscrivent dans une dimension culturelle forte, les principaux créateurs étant même célébrés comme de grands artistes - même si dénoncer les laideurs urbaines et la starisation des architectes représente comme un discours obligé chez les architectes-vedettes ! Et même si la diversité des réglementations, des technologies, des entreprises impliquées et la bureaucratie que tout cela génère ne peut plus guère être contrôlée par un seul geste architectural, comme le souligne Rem Koolhaas (*Junkspace*, 2011²⁵⁹).

Par ailleurs, depuis des décennies, des dispositifs administratifs et juridiques contraignants encadrent les démarches et en confient la supervision à des instances démocratiquement désignées.

Or, tout ceci :

- quand il n'aura pas directement provoqué l'apparition d'importantes nuisances environnementales, sociales et esthétiques,
- aura échoué tant à les empêcher qu'à les prévenir.

Ainsi, en France, pour nous en tenir aux seuls dispositifs législatifs de planification urbaine :

- les Plans d'aménagement et d'extension, dont la réalisation fut imposée aux communes dès 1919 (et leurs dispositions renforcées en 1924) n'auront pesé que de peu de poids face au développement du lotissement en banlieue parisienne dans les années 20 ;
- les règles d'urbanisme centralisé définies en 1943 et 1945 (plan directeur communal supposant une enquête publique avant approbation, etc.) ne permettront pas davantage d'éviter les grands ensembles ;
- schémas directeurs et plans d'occupation des sols, imposés aux communes en 1967, tomberont vite en désuétude ou seront incessamment modifiés au gré des projets²⁶⁰.

Au XX^e siècle, l'urbanisme aura œuvré dans le contexte d'une rationalité faible, marquée par l'impossibilité à faire retour sur elle-même et à remettre en cause ses postulats. Une ville comme Le Caire illustre cette situation jusqu'à la caricature. Malgré d'incessants efforts de planification et de construction de logements sociaux et de villes nouvelles, 63% de la population y vit dans des zones bâties informelles ou illégales. Le Caire est pourtant l'une des villes les plus sûres au monde, au moins en termes de crimes.

²⁵⁹ Paris, Payot, 2011.

²⁶⁰ Voir M. Pagès *La maîtrise de la croissance urbaine*, Paris, QSJ PUF, 1980.

La spéculation immobilière y est très forte. La circulation, pratiquement non régulée, n'y est pas anarchique (sinon aux yeux des Occidentaux qui la découvrent !) et les services publics, quoique largement corrompus ou peut-être parce qu'ils le sont, n'y sont pas si mauvais. Plusieurs observateurs y remarquent que le surpeuplement lisse les comportements, obligeant à une civilité, à une discrétion sans lesquelles les rapports humains deviendraient vite féroces²⁶¹. Le Caire vit comme en autocontrôle et les autorités le tolèrent, par peur des explosions sociales, par impuissance mais aussi par ignorance et arrogance, en refusant de reconnaître les réalités économiques qui frappent les populations. La ville manque de plans détaillés. Les lois cadastrales sont rarement respectées mais les autorités rêvent de l'étranger et, en 2008, elles ont défini un projet *Cairo 2050*, totalement utopique, voyant la ville rivaliser avec Dubaï²⁶².

*

2. 5. 39.

La rationalité faible.

Faible est la rationalité d'une pratique qui prétend se fonder sur l'étude et le discernement raisonnés mais se condamne à demeurer aveugle à nombre d'évolutions majeures, étant finalement incapable de mener sa propre critique idéologique et se réorienter en conséquence. Une discipline dont les préjugés sont si forts qu'ils traversent tout un siècle et qui, s'attachant à définir des solutions optimales et n'hésitant pas à promouvoir des bouleversements radicaux, ne sait que verser dans l'utopisme béat ou choisit finalement de se fier à l'aura de quelque créateur réputé "génial" - c'est-à-dire dont la toute-puissance capricieuse provoque l'exaltation d'une coterie.

Mais pour éviter de tels travers, aurait-il suffi d'écouter les usagers ? Pas même, semble-t-il car, de fait, on aura souvent tenté de solliciter la participation des habitants. Quel peut être l'impact d'une telle sollicitation, toutefois, dès lors qu'elle ne vient que se surajouter à un système de décision qui, fondé sur le diplôme, la cooptation et le pouvoir d'élus jalousement défendu, dispose de tous les moyens pour disqualifier, comme illégitime ou mal informé, tout jugement qui s'oppose au sien ? Ici, le fonctionnement

²⁶¹ Voir A. Ravéreau & M. Roche *Le Caire. Esthétique et tradition*, Paris, Sindbad/Actes sud, 1997.

²⁶² Sur tout ceci, voir particulièrement D. Sims *Cairo. The logic of a city out of control*, Cairo, The American University of Cairo Press, 2012.

démocratique s'abuse et génère un véritable déni de citoyenneté. Pour s'en rendre compte, il suffit tout simplement de lire quelques ouvrages.

A Pessac, les habitants n'ont pas du tout respecté la création corbuséenne : les fenêtres en longueur ont généralement été raccourcies, les terrasses ont été recouvertes de toits, les espaces vides laissés sous les pilotis ont été comblés, etc. Les habitants ont complètement refait les habitations que le Grand Architecte jugeait plus propres que toutes autres à assurer leur bonheur. Se serait-il trompé ? Eh bien, pas du tout ! nous explique un auteur. Le croire reviendrait à considérer que les besoins des habitants n'ont pas été satisfaits. Comme si l'architecte pouvait se contenter d'écouter des demandes claires et précises et les concrétiser. Comme si ses créations n'avaient pas précisément pour enjeu de faire naître des attentes et favoriser des demandes nouvelles !²⁶³

Un déni de citoyenneté.

Les choses sont très claires, ainsi. Le rôle de l'urbaniste comme de l'architecte n'est pas de rendre précis et effectif ce que veulent ceux pour lesquels ils agissent. Leur mission est de changer le monde, tout en éclairant la marche du progrès. Et puisqu'ils savent ou devinent finalement mieux que les habitants eux-mêmes ce dont ceux-ci ont réellement besoin, ce sera aux consciences d'évoluer...

De telles idées, nous l'avons vu, auront largement inspiré l'urbanisme et l'architecture du XX^e siècle. Mais ce ne peut être là, bien entendu, que duperie et détournement de votes. Est-on bien sûr en effet que la délégation à des représentants élus vaut pouvoir général pour changer incessamment la vie sous toutes ses formes, mêmes les plus coutumières et sans que les usagers n'aient plus à se prononcer une fois cette délégation faite ? Ce souci d'innovation permanente - qui en soi paraît passablement puéril et idiot et ne peut que conduire à heurter le jugement de la plupart, ce dont on rira au nom de quelque ironie supérieure - est-on sûr qu'un vote pourrait le valider ?

On répondra sans doute qu'à ce compte Paris serait toujours un village gaulois. Ce qui n'est peut-être pas faux. La question reste cependant de savoir ce qu'on entend par démocratie, dès lors qu'on place la majorité des votants dans cet état de minorité que décrit Kant : comme s'ils étaient incapables de se servir de leur entendement sans être dirigés par d'autres. Comme s'il leur était refusé de faire usage public de leur raison (*Qu'est-ce que les*

²⁶³ Voir P. Boudon *Pessac de Le Corbusier*, Paris, Dunod, 1969.

lumières ?, 1784²⁶⁴). En tous cas, *si c'est à cela que les démocraties modernes aboutissent, il faut réaliser que la catastrophe ne tient pas à un aléa imprévu ou à des circonstances adverses mais bien au fonctionnement même de ces démocraties.*

Est paternaliste, rappelle Yona Friedman, toute organisation au sein de laquelle quelqu'un est habilité à prendre des décisions pour les autres, dont il ne supportera pas les conséquences (*Utopies réalisables*, 1975 & 2000²⁶⁵). Or c'est bien cela que l'aménagement du monde urbain semble désormais signifier.

*

Nous n'y sommes plus guère attentifs mais il y a longtemps désormais que notre environnement quotidien nous signifie que nous n'avons pas à être considérés comme des citoyens auxquels un minimum de respect et d'aisance devraient être accordés. Au moins ce minimum est-il constamment réduit. Ne s'agit-il pas après tout de valeurs petites-bourgeoises que l'on peut mépriser ? L'aménagement des transports ferroviaires l'illustre particulièrement. Gares et stations aménagent en effet de plus en plus le parcours des usagers entre grilles et barrières. Ceci, notamment, afin d'endiguer la fraude, ainsi que par souci de protection. Pour éviter les clochards, on supprime les salles d'attente et l'on installe des bancs peu commodes dans des halls venteux. Mais on peut aller plus loin encore et choisir le mobilier précisément pour son inconfort : les bancs sont alors remplacés par des barres déversantes, conçues pour qu'on n'y puisse demeurer²⁶⁶. Nous ne pouvons plus stationner confortablement dans la ville. Il faut circuler, évacuer, surtout ne pas se poser, s'installer. Comme si s'asseoir dans la rue était devenu l'acte le plus subversif qui soit, le plus menaçant (Joy Sorman *Paris Gare du Nord*, 2011, p. 21²⁶⁷).

A la Gare du Nord, à Paris, exposée à tous les vents et dont les salles d'attentes ont disparu, on aura fini par poser des colonnes chauffantes l'hiver, qui ne chauffent rien du tout mais autour desquelles les passagers peuvent se grouper en attendant leur train, comme des ouvriers autour d'un feu à la pause sur un chantier. Précisons que ceci intervint après l'onéreuse réfection de la Gare, qui passa pour une belle réussite... et que jugé peu écologiques, les colonnes chauffantes ont fini par être supprimées.

²⁶⁴ *Œuvres philosophiques*, trad. fr. en 3 volumes, Paris, Pléiade Gallimard, 1981.

²⁶⁵ Paris, L'Eclat, 2015.

²⁶⁶ Voir M. Davis *City of Quartz*, 1997, trad. fr. Paris, La Découverte, 2000, p. 213.

²⁶⁷ Paris, Gallimard, 2011.

On souligne l'aveuglement de nombreux élus qui, au nom de soucis écologiques affichés (ou, plus inavouables, de protection de la propriété immobilière), restreignent la circulation en centre-ville, sans se soucier de proposer des transports en commun performants, voire tout simplement décents dans certains cas. S'agit-il néanmoins d'un aveuglement ou cette vision à courte de vue participe-t-elle plus proprement de la violence qui imprègne de plus en plus les espaces communs, avec, dans les trains de banlieue, par exemple, des passagers se regroupant désormais naturellement par sécurité dans un seul wagon aux heures creuses et des contrôleurs évitant les heures de pointe pour ne pas se faire prendre à parti ?

De certains sandwiches triangulaires...

Tout ceci est-il la rançon d'une nécessaire réduction des surcoûts affectant la gestion des transports publics ? Des efforts qui profiteraient finalement aux usagers à travers une diminution ou au moins - ne rêvons pas ! - une moindre augmentation des tarifs ? Cela paraît douteux, quand au même moment de très importantes dépenses sont engagées pour l'architecture des gares - qu'on répute superbes bien entendu (il s'agit la plupart du temps de l'inévitable assemblage de béton, poutrelles et baies vitrées). Les transports communs en banlieue parisienne sont souvent dans un état déplorable et l'on a peu fait contre leur dégradation pendant des décennies. Mais on a demandé au designer vedette Philippe Starck de relooker le pass Navigo.

La logique économique à l'œuvre ici semble plutôt inspirée par l'idée que, s'il s'agit de limiter les coûts, il n'est d'économies plus simples à réaliser que celles qui touchent à l'aménagement des parcours du troupeau humain. Une logique exacerbée dès lors que les espaces publics, désormais, font l'objet de nombreuses formes d'exploitation privée : restauration, gestion de parking, boutiques, etc. L'idée est en ce sens, en effet, de renforcer la fluidité de l'espace sans baisser les prix. C'est ainsi que, dans les trains, les wagons-restaurants ont disparu au profit d'espaces de vente conçus pour éviter la stagnation du troupeau (il y a peu ou pas de sièges, etc.) et accélérer le débitage de sandwiches triangulaires et de plats préparés fort chers.

La gestion des espaces publics rejoint ainsi celle des entreprises privées, avec leur souci de maîtrise des salaires et des coûts généraux, ainsi que d'aménagement des espaces de vente. L'ampleur des résultats ainsi dégagés autorisant alors des dépenses externes dont les coûts sont peu discutés et dont l'utilité est très

mal cernée : rachats d'actions, frais somptuaires, budgets de communication colossaux, entretien de toute une cour de consultants et de conseils autour des décideurs,...

Sommes-nous pourtant si indifférents à ce que notre environnement courant nous déclare que nous ne sommes rien et nulle part ? Il est difficile de répondre car aucun jugement commun fort en la matière ne se sera formé.

On ne peut que recueillir, ici et là, quelques préférences. Les aéroports, ainsi, sont des lieux qui ont longtemps plu et plaisent peut-être encore, de manière générale. Parce qu'ils portent cette poésie des départs, des engins de voyages modernes, apparue notamment avec Baudelaire (« Emporte-moi, wagon ! Emporte-moi, frégate ! »). Mais plus encore que l'ambiance de départ, de voyage et de vacances, on semblait y être traité comme une personne qui compte (cela dépend désormais surtout de la classe payée). L'aménagement, les boutiques, l'accueil y dispensaient quelque impression de soin, de luxe²⁶⁸. Toutes impressions relevant sans doute d'un esprit petit-bourgeois, néanmoins, pour architectes et designers qui, lorsqu'ils doivent faire chaleureux, pensent bois clairs, nus et massifs et qui auront eu tôt fait de transformer les aéroports, comme les gares, en lieux imposants, froids, sales (voir l'épaisse couche de crasse qui recouvre les tubulures monumentales de la gare TGV de Roissy, par exemple) et peu commodes. L'aéroport international demeure néanmoins un lieu à part, qui noue beaucoup de fantasmes : circulation, consommation, possibilités d'attentat, surveillance...

Apparaît ainsi un ordre social marqué avant tout par le silence avec lequel nous acceptons une dégradation de notre qualité de vie, motivée par un objectif de maximisation des profits. Prendre l'avion aujourd'hui équivaut à être traité comme une merde pendant toute la durée du vol, écrit Michel Houellebecq. Recroquevillé dans un espace insuffisant et même ridicule, on est d'emblée accueilli par une série d'interdictions énoncées par des hôtesses arborant un sourire faux (*Plateforme*, 2001, p. 33²⁶⁹). Mais qui s'en plaint ? Quelle pression s'exerce sur les compagnies aériennes pour qu'elles agissent autrement ? Nous restons muets et considérons que notre seule issue est de gagner la classe supérieure, d'échapper au commun – de gagner la compétition et, face aux autres, d'installer alors des barrières. Une éthique d'adaptation et du quant à soi face à un environnement jugé difficile ou même intolérable, fait que la dégradation des villes n'a jamais suscité des protestations aussi vives et passionnées que le saccage des sites naturels. Comme s'il n'était pas évident que la ville est désormais la première nature de l'homme.

²⁶⁸ Voir A. Guiheux « Rêves d'architectes » *Connaissance des arts*, hors-série n° 49, 1994, pp. 4-13. Voir également J-C Gay *L'homme et ses limites*, Paris, Economica, 2016.

²⁶⁹ Paris, Flammarion, 2001.

* *

D) L'homme et la ville.

2. 5. 40.

L'environnement urbain est assimilable à une nature au sens où les villes et leur développement s'imposent à nous, avec une extériorité massive que nous ne maîtrisons guère. Dès lors, face à elles, nous déployons la même approche que dans la composition d'un jardin ou d'un paysage. Nous tentons de nous approprier la ville en la limitant, au moins imaginativement. Nous tentons de la rendre à notre mesure. Nous cherchons l'espace idoine et rêvé pour être soi avec et malgré les autres. Notre assise existentielle, en d'autres termes, doit être trouvée dans le cadre architectural et urbanistique au sein duquel nous évoluons et l'on peut concevoir qu'une telle quête soit rendue difficile dans des villes modernes qui, au moins aux yeux de beaucoup, peuvent paraître sans style ni unité et leurs constructions agressives, hideuses parfois²⁷⁰. On a souvent imaginé l'homme sauvage, l'homme dans l'état de nature, au creux d'une forêt ou sur une île déserte. Peut-être est-il plutôt logé dans un fouillis urbain dont il peine à se former une image cohérente et dont la dureté ou la laideur ne lui permet guère d'imaginer y abriter son bonheur.

La lisibilité de notre environnement.

Constatant ainsi que certaines villes ne peuvent même plus être caractérisées par leurs habitants, dont l'environnement échoue à former un lieu investi d'images et de significations affectivement fortes, Kevin Lynch retient comme valeurs essentielles de l'espace urbain deux critères :

- de lisibilité, ou facilité avec laquelle on peut reconnaître ses éléments et les organiser en un schéma cohérent, ce qui est source de sécurité émotionnelle ;
- d'imagibilité, ou capacité d'une ville à provoquer une image forte, à l'instar de la joie intérieure suscitée par un vaste panorama (*L'image de la cité*, 1960²⁷¹).

Sont ainsi retenus des critères applicables à toute nature : permettant d'envisager le paysage comme un tout ordonné et cohérent et traduisant le retentissement émotionnel

²⁷⁰ Voir C. Norberg-Schulz *La signification dans l'architecture occidentale*, 1974, trad. fr. Bruxelles, Mardaga, 1977.

²⁷¹ trad. fr. Paris, Dunod, 1969.

d'une impression esthétique - telle que l'eurythmie, ou beauté dans l'assemblage des parties, dont parlait Vitruve à propos des créations architecturales (*Les dix livres d'architecture*, Ier siècle av. JC, I & VI, 2²⁷²).

Il est très facile de souligner le caractère subjectif, ainsi que culturellement relatif de tels critères, auxquels il serait certainement abusif de limiter l'imaginaire urbain. Il reste néanmoins que, de manière générale, le centre de villes comme New York, Venise ou Prague sollicite quand même davantage l'imaginaire que leurs banlieues.

Voir néanmoins les intéressantes notations sur la banlieue in P. Panerai, M. Demongon, & J-C. Depaule *Analyse urbaine* (1999, p. 15 et sq.²⁷³). Sur l'imaginaire urbain, voir Y. Chalas *L'invention de la ville* (2000²⁷⁴).

Bien entendu, il est à peine besoin de souligner que ce qui désorientera les uns pourra enchanter les autres par son audace ou sa ligne. Le problème est que certains – surtout s'ils sont nombreux ou les plus nombreux - puissent être comme dépossédés de leur propre environnement quotidien, au sens où ils peinent à s'y projeter. Pour eux, *la ville est une nature, avec une connotation de brutalité que nous n'attachons plus guère au mot de nature mais qui pourrait bien être proche de la manière dont les premiers cultivateurs considéraient un environnement contre lequel il leur fallait d'abord lutter, qu'il leur fallait d'abord s'approprier.*

Certes, on pourra toujours se moquer des attentes du public en matière d'esthétique urbaine – ce goût “petit-bourgeois” qui triomphe dans l'aménagement des pavillons de banlieue. On pourra souhaiter que le public soit un peu plus ouvert et curieux. A notre époque, un tel mépris du jugement commun ne choque pas. Encore faudrait-il cependant le reconnaître pour ce qu'il est : un principe essentiel de la dynamique de nos sociétés. Nourris de hiérarchies non plus seulement sociales (richesse) mais culturelles (diplômes), *le mépris porte le dynamisme de nos sociétés, par la confiscation autorisée des discours et l'expertise revendiquée des modes de décision. Il est à même de se traduire par le facile abandon de l'intérêt commun. C'est ainsi qu'une démarche culturellement sophistiquée de création des espaces publics autorise certains à produire pour d'autres une massive extériorité.* Le rapport de l'homme à la ville est un rapport à autrui comme nature. Et, singulièrement, c'est le point de vue qui se veut le plus éclairé, le plus évolué – le plus

²⁷² trad. fr. Paris, chez J-B. Coignard, 1673.

²⁷³ Marseille, Ed. Parenthèses, 1999.

²⁷⁴ Paris, Anthropos, 2000.

“supérieur” - qui agit ici avec le plus de brutalité. *La ville nous donne ainsi à saisir un étrange phénomène : la culture se versant en nature. En quoi, elle met seulement à jour une certaine réalité des rapports sociaux.*

*

L'Ecole de sociologie urbaine de Chicago.

Qu'à l'instar d'un phénomène naturel, les créations urbaines représentent autant de données brutes qui s'imposent à nous, bien plus que nous ne les maîtrisons et qui, plus encore, nous modèlent directement, ce fut là l'approche développée par l'Ecole de Chicago - qu'il conviendrait de nommer l'Ecole de sociologie urbaine de Chicago pour la distinguer de son homonyme architecturale²⁷⁵. La ville est comme un super-organisme, un véritable laboratoire où, exaltés, la nature humaine et les processus sociaux qui en découlent peuvent être étudiés, indiquait le fondateur de cette école, Robert Park (*Propositions de recherche sur le comportement humain en milieu urbain*, 1916²⁷⁶).

Prenons ainsi les gratte-ciel de New York ou de Chicago. Rien ne paraît avoir clairement commandité leur développement. Mais ce dernier intervint à certaines époques précises et les immeubles eux-mêmes étaient chargés de symboles, de sorte qu'un auteur peut y deviner autant de totems pour restaurer la confiance dans l'avenir lors des grandes dépressions²⁷⁷. Un autre auteur les rapproche de manière suggestive des grands navires de guerre au début du XX^e siècle²⁷⁸.

A New York, la cupidité des promoteurs s'est liée à l'inventivité des ingénieurs et au goût éminemment bourgeois des commanditaires en un tout indissociable qui contraste fortement avec le dirigisme européen et la toute-puissance qu'il a pu reconnaître aux architectes et urbanistes vedettes. L'ascenseur est inventé par Elisha Graves Otis dans les années 1850 mais il ne se généralise dans les immeubles que vingt ans plus tard. Dès 1890, néanmoins, les tours peuvent dépasser vingt étages. Leur développement en treillis de

²⁷⁵ En français, voir *L'Ecole de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Présentation d'Y. Grafmeyer & I. Josphe, Paris, Aubier, 1984. L'ouvrage rassemble et traduit un certain nombre d'articles fondateurs. Voir également I. Joseph *La ville sans qualités*, La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube, 1998. Sur la sociologie urbaine contemporaine, une bonne synthèse est fournie par Y. Grafmeyer & J-Y. Authier *Sociologie urbaine*, Paris, A. Colin, 2008. L'article de Louis Wirth *Urbanism as a way of life* (1938) présente une synthèse des idées de l'Ecole (*Louis Wirth on cities and social life: selected papers*, University of Chicago Press, 1981). L. Wirth a par ailleurs particulièrement étudié le *Ghetto* (1928, trad. fr. Presses Universitaires de Grenoble, 2006).

²⁷⁶ trad. fr. in *L'Ecole de Chicago, op. cit.*

²⁷⁷ Voir T. A. P. Van Leeuwen *The skyward trend of thought. The Metaphysics of the American Skyscraper*, Cambridge Mass., The MIT Press, 1988.

²⁷⁸ Voir M. Pawley *The strange death of architectural criticism. Collected papers*, London, Black dog Publishing, 2007, *Battleships hold the key to the future of tall buildings*, 2002.

poutres et de colonnes, remplaçant les murs porteurs, est apparu à Chicago dix ans plus tôt. Les intérieurs sont plus clairs et, plus spacieux, davantage rentables. Les façades peuvent être beaucoup plus légères. Mais les commanditaires adorent abuser des ornements – comme le Woolworth Building (1913) avec ses gargouilles et ses tourelles gothiques, sa flèche. « Une cathédrale du commerce », l'a-t-on nommé. En même temps, l'immeuble est au top de la technologie de son époque. Avec l'Art Déco, dans les années 1920, les références historiques se perdront mais non pas les ornements et les surfaces modelées. Et c'est ce New York que le cinéma consacrera et qui fera rêver. New York ne sera alignée sur le style international qu'après la Seconde Guerre mondiale – dès lors que l'air conditionné dispensera d'avoir à ouvrir les fenêtres. Comme ailleurs, les immeubles ressembleront alors à des boîtes (le bâtiment de l'ONU, le Seagram Building, ...).

Notons au passage que le premier gratte-ciel semble avoir été conçu par Jacques Perret vers 1604, comme un bâtiment de protection (pour ses coreligionnaires protestants). Curieusement, ce projet (où l'on remarque déjà l'importance du vitrage) n'est pas sans annoncer ce que réalisera, surtout à Amiens, son homonyme Auguste Perret.

Qu'elles aient ou non été voulues telles que nous les comprenons, ces constructions, issues de quelques volontés singulières et fortes, se découvrent à nous avec l'étrangeté de formations naturelles. La forme et la pression des villes nous donnent de manière brutale, directe, comme le poids des autres – ceux surtout dont le statut social leur permet d'agir sans trop tenir compte de nous. Pourtant, comme les tisse le roman indien de Raj Kamal, les vies dans une mégapole sont enchevêtrées (*Elle lui bâtira une ville*, 2015²⁷⁹).

On peut ainsi considérer avec R. Park que *la ville est la société et qu'elle conditionne à ce titre l'expression de notre être, nous conférant comme une nature, c'est-à-dire une détermination de nous-mêmes qui nous échappe*. Dès le début du XX^e siècle, Georg Simmel s'attachait à le montrer (*Métropoles et mentalités*, 1903²⁸⁰).

Voir également l'étude de Colette Pétonnet *Ces gens-là* (1968²⁸¹) sur les habitants des cités de transit en banlieue et l'impact de l'environnement sur leurs comportements.

Simmel. Psychologie de l'homme des grandes villes.

Son environnement ne peut que modifier non seulement le comportement mais la psychologie même du citoyen, affirme Simmel. Ainsi de la sophistication psychique de

²⁷⁹ trad. fr. Paris, Actes sud, 2016.

²⁸⁰ trad. fr. in *L'École de Chicago, op. cit.* Voir S. Füzessey & P. Simay (dir) *Le choc des métropoles. Simmel, Kracauer, Benjamin*, Paris Tel Aviv, L'Éclat, 2008. Sur Simmel et la ville, voir D. Thouard *Georg Simmel. Une orientation*, Strasbourg, Circé, 2021, chap. 2.

²⁸¹ Paris, CNRS Ed., 2017.

l'homme moderne, qui s'observe et s'étudie beaucoup. C'est que cet homme vit dans de grandes villes.

S'il est avide d'explications psychologiques le concernant et paraît engagé dans une recherche constante de son moi, c'est comme en réponse à la diversité des échanges et à l'intensité des sollicitations nerveuses qu'il subit quotidiennement. Impossible pour lui, en effet, de ne pas chercher à se situer dans ce maelström. Impossible également de ne pas se sentir emporté par le flot humain, jusqu'à ne compter pour rien – de là, d'inévitables phases de dépression.

La grande ville conjugue universalité et singularité maximales. Chacun interroge anxieusement ses propres particularités en même temps que ses goûts et opinions, sans qu'il s'en rende compte, sont d'une grande conformité à la masse. *L'individualisme est la rançon d'un nivellement des vécus, sensible dans l'uniformisation des lieux.*

Comme certains organismes se sont adaptés à des conditions extrêmes de température et de pression, l'homme urbain moderne a dû développer un comportement lui permettant de vivre avec les constantes opportunités de séduction et les non moins nombreuses possibilités de déception et de conflit autour de lui. Ses seuils de réaction aux événements et aux comportements d'autrui ne cessent ainsi de s'élever. Et il affiche dès lors une attitude indifférente, blasée, qui n'est pas sans affectation, en même temps qu'il se plie à une "convenance de quartier", comme la nomme Michel de Certeau, fondée sur la *mediocritas* comme agent de neutralité sociale et consistant à se couler dans quelques stéréotypes communément admis en termes de profil social (*L'invention du quotidien*, 1980, II, p. 28 et sq.²⁸²).

L'homme des grandes villes évolue au sein d'une bulle²⁸³. Il adopte, note Simmel, une attitude de réserve caractéristique, sensible dans la superficialité de ses relations sociales et dans l'impératif de discrétion qui frappe d'emblée ces relations - allant jusqu'au refus de savoir, de s'immiscer dans la sphère privée d'autrui (l'École de Chicago s'est ainsi intéressée aux relations de voisinage²⁸⁴).

Comme le note le romancier Jonathan Coe, on vit dans une proximité gênante avec ses voisins de palier mais on ne connaît pas leur nom. On est serré dans un métro bondé mais les regards ne se croisent pas.

²⁸² 2 volumes, Paris, Gallimard, 1990.

²⁸³ Voir E. T. Hall *La dimension cachée* (1966, trad. fr. Paris, Points Seuil, 1971).

²⁸⁴ Voir R. McKenzie "The neighbourhood: a study of local life in the city of Columbus, Ohio" *American Journal of Sociology*, n° 27, 1922. Voir également M. Young & P. Willmott *Le village dans la ville*, 1953, trad. fr. Paris, CCI-Centre Georges Pompidou, 1983 & S. Keller *The urban neighbourhood*, New York, Random House, 1968.

On va trois fois par semaine chez le même épicier mais il est impossible d'espérer une véritable conversation avec la fille qui tient la caisse (*Les nains de la mort*, 1990, p. 56²⁸⁵).

L'individu n'est plus dans ses relations courantes. Pas plus qu'il ne se définit vraiment par le lieu où il en est venu à vivre, ni par le travail qu'il a fini par accepter. Quelque chose de nous-mêmes est toujours ailleurs pour ceux que nous côtoyons.

A l'extrême, cette attitude de protection devient une antipathie générale et latente. Une sociabilité au bord de la rupture, au bord de l'explosion, dont nombre d'auteurs de science-fiction se sont emparés²⁸⁶. Nous avons ruiné toutes les chances que notre environnement puisse nous rassurer sur ce que nous pensons être et confirmer notre identité face à la pression de nos pairs. Nos objets mêmes sont désormais produits en série et doivent changer continuellement. Nous sommes enfermés dans une cage dont les autres sont les barreaux, écrit John Brunner. Restent les drogues... (*Tous à Zanzibar*, 1968, p. 74 et sq.²⁸⁷).

Mais dans *Les monades urbaines* (1971²⁸⁸), Robert Silverberg imagine plutôt que dans un contexte de promiscuité urbaine totale, un lissage radical des comportements devrait inévitablement intervenir, qui se traduirait par une politesse et une tolérance aussi extrêmes que forcées.

En même temps et avec la même agressivité, l'individu est harcelé par l'envie de faire éclater sa singularité, non tant en la développant, qu'en l'exposant purement et simplement, comme les médias en offrent la possibilité. *Se montrer à la télévision, telle peut être l'ambition ultime d'une liberté purement formelle*. Car avec tout ceci, il y a bien création et extériorisation de libertés. Simmel n'envisage pas les comportements urbains en termes de perte, de dégradation par rapport à quelque nature humaine ou quelque situation historique idéalisée - ce qui est courant, en revanche, dans la noirceur avec laquelle nombre d'auteurs ont traité des conditions urbaines de vie.

Voir par exemple A. Mitscherlich *Psychanalyse et urbanisme* (1965²⁸⁹) ou H. Laborit *L'homme et la ville* (1971²⁹⁰).

²⁸⁵ trad. fr. Paris, Gallimard, 2001.

²⁸⁶ Voir particulièrement J. G. Ballard *IGH* (1975, trad. fr. Paris, Calmann-Lévy, 1976).

²⁸⁷ trad. fr. Genève, Edito-Service, 1974.

²⁸⁸ trad. fr. Paris, R. Laffont, 1974.

²⁸⁹ trad. fr. Paris, Gallimard, 1970.

²⁹⁰ Paris, Champs Flammarion, 1971.

Telle la ville, tel l'homme...

La ville fait l'homme car *la ville est d'abord l'obligation qui nous est faite de réagir aux autres hommes*. Ces hommes qu'elle concentre sous la forme la plus brutale : une masse comprimée dans une rame de métro, un flot pressé, continu, sur une esplanade, l'encombrement dans un grand magasin. Les villes ont tendance à s'étendre spontanément vers l'ouest, note Claude Lévi-Strauss, pour suivre le soleil sans doute. Le luxe et la misère se polarisent selon cet axe, soumis au "grouillement microbien de nos ancestrales superstitions" (*Triste tropiques*, 1955, pp. 120-121²⁹¹). La ville, pourtant, n'est pas bâtie sans choix. Mais ceux-ci pèsent toujours davantage comme contrainte que comme liberté pour la majorité des individus, comme invite à le considérer l'odyssée urbaine que retrace Lewis Mumford (*La cité à travers l'histoire*, 1961²⁹²).

2. 5. 41.

L'odyssée de la conscience humaine dans la ville. Lewis Mumford.

Pour Mumford, tout s'est joué vers 3 000 av. JC. Les villes sont nées. Et ce furent-là autant de créations originales. Elles n'étaient pas de simples villages agrandis. Elles matérialisaient l'apparition d'un nouveau cosmos humain marqué par la toute-puissance mythifiée des chefs - les anciens héros des âges de la chasse - présentés comme surhumains et qui, avec les premiers empires, allaient bientôt régner sur de gigantesques troupeaux humains - comme Cambyse, écrit Hérodote, voyait dans les Ioniens et les Eoliens des esclaves hérités de son père (*L'Enquête*, II²⁹³).

Soulignons néanmoins que les plus anciennes villes connues sont bien plus anciennes que ne l'indique Mumford (Jéricho, 8 000 av. JC) et ne sont souvent que de gros villages sans rues (Catal Hoyük, 7 000 av. JC ; 6 000 habitants peut-être – certains ont vu là l'origine des Indo-Européens).

On a souvent situé l'origine des premières grandes agglomérations à Sumer, en Basse-Mésopotamie, à la fin du IV^e millénaire av. JC. Il semble que le phénomène ait été plus diffus, comme en témoignent le site de Tell Brak en Syrie (4200-3900 av. JC) ou Byblos, au Liban, première ville en pierres que nous connaissons (vers 5 000 av. JC). Quant aux grandes hiérarchies sociales, elles seraient apparues en Europe dès le V^e millénaire, selon Jean Guilaine (*De la vague à la tombe*, 2003²⁹⁴). Pourtant, l'Europe occidentale ne semble pas avoir connu de vraies villes avant le II^e siècle av. JC. Peut-être celles-ci nécessitent-elles, comme l'écriture, un pouvoir centralisé, au moins théocratique – au Pérou, Caral, la plus ancienne ville (2 600 av. JC) semble avoir eu une fonction essentiellement religieuse.

²⁹¹ Paris, Plon, 1955.

²⁹² trad. fr. Paris, Seuil, 1964. Du même auteur, voir également *The culture of cities* (1938, London, Routledge Thoemmes Press, 1997).

²⁹³ *Œuvres complètes*, trad. fr. Paris, Pléiade Gallimard, 1964.

²⁹⁴ Paris, Seuil, 2003.

La royauté fut, selon Mumford, l'élément moteur dans la naissance des cités, plutôt que le développement du commerce, de l'agriculture ou de l'industrie. La campagne, en effet, ne semble pas avoir précédé la ville. Les deux sont nées concomitamment²⁹⁵.

Les premières villes précédèrent la généralisation de la roue et du chariot (la plus vieille preuve de l'existence de la roue, sur les bords de la Mer noire, date de 3 400 av. JC), du tour de potier, de la charrue (nous n'en avons pas de traces avant 4 500 av. JC) et du bateau (4 300 av. JC).

Les villes marquèrent l'apparition d'un nouveau genre d'existence humaine, quand les armes furent désormais principalement utilisées pour asservir les autres hommes, dont les chefs entreprirent d'organiser, sous la contrainte, le travail collectif. La croissance des villes paraît ne pas tant obéir à une fonction économique (commerce, production) que sociale : la ville est d'abord le lieu de la classe dirigeante. A Catal Hoyük, il semble y avoir déjà eu des riches et des pauvres.

Dans les villes, les hommes purent être voués leur vie entière à l'accomplissement d'un même type de tâches et la disette put donc les frapper en masse, tandis qu'à proportion, certains s'enrichissaient outrageusement. La ville fut la manifestation même de ce nouvel âge inégalitaire des héros et des armes, affirme Mumford. Les premières villes furent d'ailleurs conçues comme des citadelles, encloses dans une enceinte destinée moins à protéger les habitants - longtemps, la hauteur et l'épaisseur des murailles (4 mètres sur 2 à Jéricho), furent sans rapport avec les moyens dont d'éventuels attaquants pouvaient disposer - qu'à les contenir, à les retenir prisonniers. Tel en effet semble bien encore avoir été l'emploi du fossé et du mur de neuf mètres que le roi Agadja (1708-1732) fit construire autour de sa capitale Abomey (Bénin). Les fortifications furent sans doute ainsi davantage que des protections, des manifestations de prestiges et surtout de puissance du pouvoir vis-à-vis de ses sujets.

Dans beaucoup de langues, le terme désignant la ville renvoie à l'idée de citadelle, de muraille ; ce qui ne saurait cependant être généralisé. Il semble notamment que les villes égyptiennes ne possédaient pas d'enceinte. Rome ne fut fortifiée qu'en 271 av. JC.

Quelque part, nous habitons toujours le désir d'imiter le pouvoir absolu du prince. Cet idéal, selon Mumford, meut toujours profondément une foule solitaire, repliée sur la

²⁹⁵ Voir F. Braudel *op. cit.*, p. 426.

défense des marques de sa liberté égoïste et qui se berce d'illusions de puissance et de richesse quand chaque vie est en fait sans cesse et plus que jamais menacée - par la puissance des armes modernes, par la perte d'emploi et de statut social, etc.

Si les toutes premières concentrations urbaines ne furent que des villages sans rues où l'on circulait par les toits, très vite un principe hiérarchique sévère introduisit la discrimination spatiale. L'espace fut un privilège qui ne cessa de s'affirmer. Peu à peu, l'ordre social rendit accessible à un nombre croissant d'individus l'accès à l'espace privé, selon le modèle qu'avait donné les tyrans.

A terme, en effet, cette dissémination de toute-puissance sous une version individualisée de masse fut et représente encore le principal moteur de développement des sociétés. En quoi nous portons toujours le legs des périlleuses aberrations sociales qui, à l'âge de bronze, prirent une forme institutionnelle.

Pour assurer la stabilité de sociétés aspirant à la propriété individuelle, il fallait une croissance économique et un progrès social permanents - quoique que de tels principes ne fussent effectivement réalisés qu'à l'âge moderne, l'expansion perpétuelle étant devenue dans nos sociétés une véritable superstition.

Ainsi les villes ont-elles, selon Mumford, porté la dissémination d'une liberté. Elles furent des lieux de haute civilisation - les esprits les plus exceptionnels paraissant ne pouvoir s'épanouir qu'entre leurs murs. Mais ce processus de civilisation aura échappé pour l'essentiel au contrôle des hommes. C'est pourquoi il n'y a pas lieu d'idéaliser les villes du passé. Parlant de Rome, Juvénal souligne d'abord les incendies, les cambriolages, le bruit dans les ruelles étroites, les troupeaux beuglants (*Satire III*, 110-130 ap. JC²⁹⁶).

Dès qu'on foule le pavé de Paris, écrit de même Louis-Sébastien Mercier à la fin du XVIII^e siècle, on voit bien que le peuple n'y fait pas les lois. Il n'y a pas de trottoirs. Cent victimes expirent chaque année sous les roues des voitures et la police ne fait rien (*Tableau de Paris*, 1781-1788, p. 111²⁹⁷). Mercier imaginera un Paris idéal dans son utopie *L'An 2440* (1771²⁹⁸). Dans ses *Voyages en France* (1792, I²⁹⁹), Arthur Young notait également le caractère très dangereux des rues parisiennes étroites, boueuses et sans trottoirs.

²⁹⁶ trad. fr. *La décadence*, Paris, Arlea, 1990.

²⁹⁷ Paris, La Découverte & Syros, 1998.

²⁹⁸ Paris, Hachette, 1786.

²⁹⁹ trad. fr. en 3 volumes, Paris, Colin, 1931.

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, souligne Paul Claval, la ville est un milieu malsain, beaucoup plus insalubre que la campagne - croulant sous l'afflux des foules, les cités sont le lieu d'apparition d'une nouvelle barbarie, pour Jean Izoulet (*La cité moderne*, 1895³⁰⁰). Et sa belle unité n'est qu'un mythe. L'espace urbain est mité par des quartiers qui rassemblent les habitants en fonction de leurs origines provinciales, note Paul Claval (*La logique des villes*, 1981³⁰¹).

Tout contrôle de l'espace urbain est-il illusoire ? Dans certains cas, note Mumford, les citadins semblent s'entendre sur les buts de leur existence. Et cela demeure peut-être possible à l'échelle de villes moyennes. Cela fut possible en tous cas à certaines époques. Mumford devine notamment l'expression d'une telle cohérence sociale dans l'unité de structure des villes médiévales (chap. 9). Mais, au XIV^e siècle, la peste défit ces villes, leur faisant perdre entre le tiers et la moitié de leurs habitants. De sorte que la toute-puissance des princes put à nouveau s'exprimer dans le centralisme de l'urbanisme baroque. Tandis que le canon était finalement fatal aux cités franches.

De la ville à la cité. Villes globales, Smart city et surveillance généralisée.

L'opposition entre la ville, comme simple unité de regroupement (*urb*), et la cité, comme totalité éthique véritable (*civitas*) traverse toute la réflexion sur le phénomène urbain³⁰². La cité antique fit ainsi notamment beaucoup rêver les Romantiques. Mais l'idéal de la cité n'a pas disparu de nos jours, loin de là. Il est notamment revenu avec les villes privées et les villes globales.

La cité antique.

La cité grecque aura souvent fourni l'idéal d'une véritable patrie urbaine, dont le peuple, rassemblé sur la place publique, pouvait être présent aux yeux de tous et se gouvernait sur le principe d'une libre décision de chacun, allant jusqu'à permettre la remise en chantier de l'ordre établi (il est effectivement arrivé que des cités décident de déménager).

L'espace urbain, ainsi, était centré non sur un palais ou des maisons de nobles mais sur une acropole ou une agora. La ville n'était que le lieu d'une cité, elle-même fondée autour d'un sanctuaire et les individus étaient d'abord des citoyens, définis par les dieux et les lois de leur cité – un point de vue que le *Criton* (vers 390-385 av. JC³⁰³) de Platon illustre à travers le refus de Socrate, qui vient d'être condamné à mort, d'échapper à la sentence prononcée par sa cité ; les lois

³⁰⁰ Pairs, Alcan, 1895.

³⁰¹ Paris, Litec, 1981.

³⁰² Voir G. Cambiano *Polis. Histoire d'un modèle politique*, trad. fr. Paris, Aubier, 2003.

³⁰³ *Œuvres complètes I*, trad. fr. Paris, Pléiade Gallimard, 1950.

elles-mêmes, prononçant dans une célèbre prosopopée les reproches qu'elles seraient alors fondées à lui adresser.

La cité pouvait, comme à Sparte, retirer au père tout droit sur l'éducation de ses enfants. Beaucoup interdisaient à leurs citoyens de demeurer célibataires. Les fêtes, les repas pris en commun étaient de grande importance (Aristote leur accorde beaucoup d'attention dans sa *Politique*) et les obligations militaires pouvaient, comme à Athènes ou à Sparte, durer toute la vie.

En son temps, l'idéal de la cité était cependant déjà perdu pour Platon, qui tente de le réinventer dans la *République* (385-370 av. JC) et dans les *Lois* (357-347 av. JC). Il semble en effet que la cité antique entra en crise dès la fin du V^e siècle et qu'elle se tint de toute manière toujours dans les limites d'un équilibre fragile³⁰⁴.

Comment naquit une telle organisation sociale ?³⁰⁵ Pour Numa Fustel de Coulanges, les cités grecques furent fondées sur l'association religieuse puis politique de familles et de tribus et toute leur histoire représente un lent démembrement de cette association originelle, sous le double effet de l'individualisation des propriétés et des intérêts, avec le développement d'une économie monétaire notamment ; elle-même inséparable de la montée en puissance des plus grandes cités. A Athènes, la législation de Solon représenta la volonté populaire et non celle des dieux. Elle marqua en fait la fin du régime patriarcal (*La cité antique*, 1864³⁰⁶).

Pour Gustave Glotz, au contraire, loin de naître des familles, les cités sont apparues en réponse à la fin de leur prépondérance sociale et à la rupture des tribus (*La cité grecque*, 1928³⁰⁷). La cité est née de l'individualisme et elle ne saura jamais vraiment répondre aux aspirations de ce dernier. A partir du VII^e siècle, l'histoire grecque est traversée de révolutions et de massacres pour le partage des terres et l'abolition des dettes. La cité est en fait un champ constant d'affrontement pour la lutte des classes³⁰⁸. La plèbe et ses alliés (bourgeois, tyrans) disputant leurs privilèges aux oligarques, dont certains firent parfois serment d'être l'adversaire résolu du peuple (p. 326).

En Grèce, la philosophie s'est développée dans des villes dont la liberté put être vécue par un Platon comme une décadence par rapport à l'unité quasi organique de la Cité. Et Max Weber d'inviter à considérer que cet éclatement des villes fut peut-être la chance de l'Occident. Par l'affranchissement des individus par rapport à leur groupe d'origine qu'il autorisa et la possibilité qu'il offrit de redéfinir dans un nouveau milieu les jeux de l'organisation sociale. Mais ce phénomène, Weber le voit plutôt à l'œuvre au Moyen Age (*La ville*, posthume 1921³⁰⁹).

Les villes franches du Moyen Age.

³⁰⁴ Voir R. Lonis *La cité dans le monde grec*, Paris, Nathan, 1994.

³⁰⁵ Pour une vision contemporaine, voir par exemple A. Bresson *L'économie de la Grèce des cités (fin VI^e-I^{er} siècle av. JC)*, 2 volumes, Paris, Colin, 2008 & J. Zurbach *Les hommes, la terre et la dette en Grèce*, 2 volumes, Bordeaux, Ausonius, 2017, qui récuse l'idée d'un « miracle » ou d'une exception des cités grecques dans le monde méditerranéen antique.

³⁰⁶ Paris, Flammarion, 1984.

³⁰⁷ Paris, A. Michel, 1988.

³⁰⁸ Voir J-M. Roubineau *Les cités grecques (VI^e-II^e siècles av JC). Essai d'histoire sociale*, Paris, PUF, 2015.

³⁰⁹ trad. fr. Paris, Aubier, 1982.

Là, selon Weber, les liens furent définitivement coupés avec les lignées villageoises et les terroirs. Les rapports humains furent réinventés, dès lors que sous l'impulsion des corporations de métiers les villes développèrent une activité économique rationnelle, délaissant la force militaire et faisant naître une bourgeoisie affranchie - les nobles eux-mêmes devenant citoyens en Italie. La liberté vient des villes, avait déjà suggéré Jean-Charles Léonard Simonde de Sismondi. La ville est facteur de tous les progrès car elle permet de lutter contre la puissance des nobles (*Histoire des républiques italiennes au Moyen-Age*, 1807-1818³¹⁰ & *Histoire de la renaissance de la liberté en Italie*, 1832³¹¹).

On put alors dire que l'air de la ville rend libre, souligne Weber, qui ne fournit cependant guère d'explication à l'apparition de ces cités – des historiens comme Henri Pirenne et Werner Sombart s'étant notamment opposés sur la question de savoir si l'activité commerciale avait fait naître les villes médiévales ou non.

Venise ou Amalfi naquirent effectivement du trafic avec Byzance, comme un peu plus tard Pise ou Gênes du commerce méditerranéen. En un temps où le commerce sur terre demeurait trop soumis aux châtelains pillards (avant que ceux-ci ne comprennent qu'il leur était bien plus profitable de protéger le commerce et d'instaurer des péages). Ensuite, dans d'assez nombreuses villes d'Europe, la bourgeoisie se défît des féodaux en formant des associations, les *communes* et gagnèrent leur affranchissement, d'abord en Italie lombarde au XI^e siècle, puis dans la France du Nord et les Flandres. L'indépendance urbaine aura ainsi ses monuments : des tours (« beffrois » au Nord et « campaniles » au Sud) et des cathédrales.

Ce phénomène de la commune franche, jouissant d'une autonomie administrative par rapport au pouvoir central, demeura néanmoins localisé. Il ne fut en tous cas le propre que de l'Occident, selon Weber. Partout, en Chine, en Russie, dans les pays d'Islam, les habitants des villes, selon Weber, demeurèrent prisonniers de leur origine rurale, de leur lignée, sans pouvoir s'affranchir des contraintes magico-animistes propres aux castes et aux clans. Selon des historiens, en effet, au milieu du XIV^e siècle, à Venise, Gênes, Marseille ou Barcelone l'organisation sociale et politique fit que les profits allèrent directement aux producteurs et aux commerçants, leur conférant bientôt des responsabilités politiques, tandis qu'au même moment, en Syrie ou en Egypte, seule une petite élite de marchands et de transporteurs s'enrichissaient, l'essentiel des profits étant captés par les taxes d'Etat, paralysant l'initiative privée³¹². Toutefois, de véritables républiques – corsaires à l'origine – apparurent à Tunis, Alger, Oran ou Salé.

Ces thèmes seront repris par Fernand Braudel (*Civilisation matérielle op. cit.*, I, p. 449 et sq.). De manière plus large encore, on retrouve de nos jours les oppositions : ville/cité, éclosion d'une urbanité éclairée et libre radicalement distincte du sombre et vaste monde qui l'entoure, dans la notion de villes globales.

³¹⁰ Clermont-Ferrand, Ed. Paleo, 2012.

³¹¹ 2 volumes, Paris, Treuttel & Würtz, 1832.

³¹² Voir G. Jehel & P. Racinet *La ville médiévale. De l'Occident chrétien à l'Orient musulman, V^e-XV^e siècles*, Paris, A. Colin, 1996, p. 239 et sq.

*

Les villes globales.

Cette notion naît d'un constat : dans une économie mondialisée, certaines villes et leur région ont acquis un poids qui leur permet de rivaliser avec des Etats. Le PIB de l'Ile-de-France est supérieur à celui des Pays-Bas. Celui de Tokyo représente deux fois celui du Brésil, lequel est réalisé pour un tiers à Sao-Paulo. On assiste ainsi à une véritable dénationalisation de la production et de la répartition des richesses, note Saskia Sassen (*La ville globale : New York, Londres, Tokyo*, 1991³¹³). En même temps, les plus grandes villes sont désormais soumises à une logique de négociation entre un capital mondialement fluant et les opportunités qu'elles sont à même de lui offrir³¹⁴.

L'économie-monde paraît se développer bien plus entre villes qu'entre nations – certaines cités acquérant une présence mondiale fondée sur une image et des attraits fort distincts de ceux de leur pays : beaucoup de migrants gagnent Londres ou Los Angeles ainsi et non, indifféremment, la Grande-Bretagne ou les USA. Yona Friedman parlait même de « villes-continent », à propos de grandes métropoles reliées par un réseau de transports rapides qui, nouvelle réalité économique et géographique, se superpose aux frontières nationales et finit par les ignorer (*Utopies réalisables*, 1975 & 2000³¹⁵). Pour Parag Khanna, les Mégacités font passer les Etats au second plan dans le cadre de la mondialisation. Une nouvelle civilisation globale s'invente sous nos yeux non pas entre différents Etats mais en reliant quelques Mégacités (*Connectography: mapping the future of Civilization*, 2016³¹⁶). Celles-ci sont comme autant d'enclaves d'un village global, dont elles représentent chacune une version, avec une touche propre, ainsi qu'à travers quelques incontournables : un musée d'art moderne et un opéra à l'architecture mémorable, une foire d'art contemporain annuelle, un forum économique, ...

Qu'est-ce qu'une ville à notre époque ?³¹⁷ Se laisse-t-elle encore définir en termes géographiques à l'heure des mégapoles (voir ci-dessus) ? A la limite, tout territoire bien desservi est une ville – une région ainsi, voire un (petit) pays³¹⁸. Il faut donc parler de "l'affranchissement" de certaines villes globales, c'est-à-dire autonomes et la question est de savoir si ces cités ne sont pas les lieux propices d'une véritable refondation politique³¹⁹.

Inséparable de telles idées fut celle, proposée par Richard Florida, selon laquelle la prospérité et la croissance des principales villes étaient désormais portées par un « classe créative », représentant 30% de la population active aux USA mais 50% du volume des salaires et 70% du

³¹³ trad. fr. Paris, Descartes & Cie, 1996. Voir également P. Veltz *Mondialisation, villes et territoires*, Paris, PUF, 2005 & O. Dollfus *La mondialisation*, Paris, Presses de Science-Po, 1997.

³¹⁴ Voir Martin Pawley *The cost of the new culture of cities*, 1991 in *The strange death of architectural criticism. Collected papers*, London, Black dog publishing, 2007.

³¹⁵ Paris, L'Eclat, 2015.

³¹⁶ Random House, 2016.

³¹⁷ Voir particulièrement T. Paquot *Terre urbaine*, Paris, La Découverte, 2006 (avec une riche bibliographie).

³¹⁸ Voir A Corboz « La Suisse comme hyperville » *Le visiteur* n° 6, 2000.

³¹⁹ Voir J. Donzelot, C. Méral & A. Wynekens *Faire société*, Paris, Seuil, 2003.

pouvoir d'achat disponible (*The rise of the creative class*, 2002³²⁰). Depuis, beaucoup de maires dans beaucoup de pays ont tenté de multiplier les lieux branchés et créatifs, pour attirer et fixer cette nouvelle classe et créer une « *vibrancy* », portant en définitive le développement et l'attrait des villes modernes.

L'urbanité est-elle encore liée à la ville ?

L'idéal de la cité est revenu avec les villes globales et les villes privées. Alors que l'échelle pertinente de l'action politique, au sens fort de construction et d'administration du monde humain, était la nation, est en effet réapparue l'idée que les villes représentent le terrain humain le plus fertile. De là une double volonté d'affranchissement et de refondation. Les villes peuvent faire sécession par rapport au territoire qui les englobe, en termes de prospérité, d'innovation, de bonheur peut-être. Mais l'affranchissement est aussi bien social. Il est le fait de profils qui se ressemblent – une élite créative ainsi, pour les villes globales. Et si les habitants partagent les mêmes intérêts et les mêmes jugements, une refondation des villes sera possible dans cet entre soi. On bâtera non pas simplement des villes mais de véritables cités.

Derrière cet idéal, il y a un désir d'affranchissement individuel qui est un moteur puissant de l'évolution de nos sociétés et qui est avant tout une demande de liberté, de choix : de ses pairs, de son parcours, de ses expériences. Une demande qui pour n'être pas exempte de morgue sociale et de mépris pour tous ceux qui ne sont pas comme soi ou n'ont pas les moyens de l'être, n'en est pas moins puissante et ne saurait être ignorée. C'est pourquoi les villes privées se multiplient un peu partout dans le monde – même si ce sont la plupart du temps des îlots pour des populations privilégiées. En France, ce phénomène est généralement condamné sans appel. On parlera d'un « urbanisme de la peur », de repli frileux sur soi. La ville doit être ouverte et elle doit accueillir la mixité sociale, ce sont là des dogmes qu'il n'est guère possible de discuter. Même si beaucoup de ceux qui les défendent s'accommodent fort bien d'une spéculation immobilière livrant les villes à une classe « créative » privilégiée.

Le phénomène est cependant bien plus complexe. On a pu ainsi montrer que, loin de correspondre à une simple volonté de renfermement, certaines villes privées sont le refuge d'une classe moyenne cherchant à fuir des quartiers ghettoïsés par une ou des minorités³²¹. Par ailleurs, les villes privées favorisent souvent l'innovation. Ainsi, pour un observateur, l'équipement automobile (des voitures de golf) *intramuros* d'une ville pour personnes âgées en Floride, semble annoncer la mobilité urbaine de demain³²².

Alors même qu'il n'hésite pas à flirter avec l'utopie (les villes sur l'océan que projette le Seasteading Institute californien, les villes flottantes de la Shimizu Corp., etc.³²³), l'idéal de cité harmonieuse qui est revenu tant avec les villes globales que les villes privées ne fait que souligner,

³²⁰ New York, Basic Books, 2004.

³²¹ Voir S. Degoutin *Prisonniers volontaires du monde américain*, Paris, Ed. de la Villette, 2006.

³²² Voir D. Simpson *Young-old: utopias of an aging society*, L. Muller Publisher, 2015.

³²³ Voir, pour de nombreux autres exemples, E. Orsenna & N. Gilsoul *Désir de villes*, Paris, R. Laffont, 2018.

en négatif, que plus rien ne cimente encore les grandes communautés urbaines, sinon quelques sporadiques événements sportifs ou cérémonieux et, le reste du temps, les courses dans les supermarchés, les embouteillages, les files d'attente...

Aucune grande ville ne définit plus une unité d'existence – ne serait-ce qu'entre ses habitants *intramuros* (qui seuls participent aux élections municipales, ce que la création de la Métropole du Grand Paris en 2016 aurait pu modifier mais a soigneusement évité de faire) et ses usagers réguliers, dont les intérêts peuvent être fort divergents (en termes de circulation et d'accès notamment)³²⁴.

Qu'est-ce qui définit une ville aujourd'hui ? Une identité culturelle ? Mais laquelle, au-delà des images de marketing – au-delà de cette *soft power* que revendiquent des villes qui, comme Dubaï, se pensent désormais comme des marques. Quelle est l'identité de Los Angeles, où l'on trouve sans doute la plus forte concentration d'artistes et de savants, en même temps que celle d'industries culturelles de masse, d'idéologies de bas étages et de religiosités fumeuses ? Une ville où les écarts de richesse et de conditions de vie sont sans doute aussi extrêmes qu'ils pouvaient l'être dans la Rome antique.

Nous fuyons nos responsabilités civiques, note J. G. Ballard dans un roman qui paraît sur bien des points prémonitoire (*Super-Cannes*, 2000³²⁵). C'est que les autres ne soulèvent plus guère notre attention. Pour Ballard, nous vivons la fin des rêves du XX^e siècle, idéalisant des communautés politiques fondées sur l'association volontaire de citoyens éclairés. Apparaît, de plus en plus visible, une barrière sociale entre une éthique puritaine du travail et de la réussite et une société de loisirs laissée aux incapables et aux paresseux. On imaginait qu'à l'avenir la part des loisirs irait croissante. Cela ne concernera en fait que les moins qualifiés, auxquels un revenu permanent garanti, demain, permettra juste de consommer, puisque c'est là finalement leur seule utilité dès lors que le travail productif pourra être confié à des robots. Les autres, les suractifs, les créatifs se rassembleront dans des lieux, des îlots aménagés spécialement pour eux. Dans le roman de Ballard, *Super-Cannes* est l'une de ces premières villes nouvelles. Ici, les mêmes règles de vie ne s'appliquent plus exactement. Dès lors que tous se ressemblent et partagent la même suractivité, il n'est plus de questions morales à résoudre mais seulement des comportements à réguler, comme le fait le code de la route. En fait de morale ainsi, les règlements intérieurs des entreprises, leurs chartes de responsabilités sociales et environnementales suffisent bien. La maîtrise de soi est exigée de chacun, en même temps que les déviances sont facilement tolérées par des esprits libertaires et ouverts, convaincus, depuis les années 60, que seuls les sentiments impulsifs donnent du sens à la vie. Les hiérarchies, elles, ne sont pas remises en causes. On n'a pas d'ennemis, seulement des concurrents qui nous ressemblent totalement. Pas de combat à livrer – la position de victime est davantage valorisée que celle de héros. Pas de foi. Une vague croyance en une divinité inconnue, qui peut être assimilée à Gaïa, à la Nature. On vit dans un univers adolescent, où l'on se définit par les baskets que l'on porte.

³²⁴ Voir O. Mongin *La condition urbaine*, Paris, Seuil, 2005.

³²⁵ trad. fr. Paris, Fayard, 2001.

De nos jours, une ville globale comme Dubaï ne ressemble-t-elle pas assez à ce tableau ? Certes, il y a toujours une domesticité qui travaille. Toute une population d'Indiens, de Pakistanais, de Philippins (mais aussi d'Européens) qui n'aspire qu'à gagner sa vie et à rentrer chez elle, nullement à se mêler à la classe privilégiée de cadres expatriés occidentaux et de citoyens natifs, qui également travaillent mais pour gagner très bien leur vie. A Dubaï, sans tensions sociales, l'histoire semble s'être arrêtée. Ne reste qu'une mentalité apolitique et adolescente qui veut la plus grande tour du monde, une piste de ski en plein désert,...

Anticipant sa forte croissance, on a étalée la ville au maximum. On l'a constituée de grappes d'immeubles entre lesquels, souvent, il n'y a presque rien. Extrême, le zonage concerne de micro-activités (media-city, internet-city, knowledge-city, ...), selon l'idée voulant, à l'exemple de la Silicon Valley californienne, qu'une fertilisation opère entre entreprises d'un même secteur regroupées en grappes ou *clusters*. On aboutit ainsi à une ville qui n'a pas de centre mais qui épargille des centres de vie qu'unit seule l'uniformité des enseignes commerciales et surtout des comportements. Car c'est là un monde tout lisse et homogène, en effet, où allumer une cigarette dans le hall d'un immeuble créerait un événement. Un monde qui ressemble étrangement à certains films d'anticipation des années 1960 et 1970. Comme si faire de l'homme un zoïde à l'agressivité canalisée, vivant sous des dispositifs de contrôle permanents, au comportement lissé et au cerveau vide de mauvaises pensées, était non pas un effet mais avait bien été un projet. Mike Davis y a vu le pire des mondes possibles ! (*Le stade Dubaï du capitalisme*, 2006³²⁶).

Pour Ballard, la folie représente la seule liberté dans un monde aussi névrosé. Une dose de cruauté, tolérée de temps en temps, permet donc de l'éviter. Les habitants de Super-Cannes se livrent à des « ratonnades ». Comme les jeunes Spartiates pouvaient s'en prendre périodiquement à leurs ilotes ; comme les seigneurs d'autrefois pouvaient piétiner leurs manants pour s'amuser et surtout marquer leur distance.

Car l'enjeu est bien là. Affranchissement et refondation sont inséparables d'un système de défense qui, dans les « *smart cities* » de demain, dans des villes hyper-connectées, sera un système de surveillance permanente. Des entreprises comme Cisco puis IBM lancèrent, dans les années 90, les premières réalisations de ces « villes intelligentes », dont les flux sont gérés au mieux par des habitants connectés en permanence sur leur mobile avec tous les services urbains et qui se développent actuellement de manière privilégiée en Asie.

*

Surveillance généralisée.

En Corée du Sud, dans le quartier pilote de Songdo, à Incheon, les caméras sont partout et des lecteurs de plaques d'immatriculation permettent de contrôler les accès aux parkings mais aussi de suivre les résidents à la trace. En Chine, à Hangzhou, Alibaba, le numéro un de la vente en ligne, a développé en 2016 un système *City Brain* comparable. Il permet de prédire les pics de circulation

³²⁶ trad. fr. Paris, Les Prairies ordinaires, 2007. Voir également

et d'ajuster les feux pour prévenir les bouchons avant même qu'ils ne commencent à se former. Tandis qu'un vaste système de reconnaissance faciale permet de reconnaître chacun dans la ville.

Demain, dans la « ville intelligente », on arrêtera des délinquants avant qu'ils ne soient passés à l'acte, par simple analyse de leur comportement. On désactivera le démarrage de votre voiture si vous n'avez pas payé vos PV. De telles perspectives sont-elles à même de nous inquiéter ? Beaucoup se répéteront, pour se rassurer, qu'ils n'ont rien à se reprocher, rien à cacher. Ils pourront être rassurés, en revanche, de savoir qu'on sera beaucoup moins laxiste avec tous ceux qui fraudent, ceux qui sont susceptibles de les importuner. Mais ce sont de très mauvais arguments car, placés sous une telle surveillance, personne ne saura justement ce qu'on est à même de lui reprocher exactement. Ces systèmes viseront moins une répression policière qu'une discipline sociale. Il faut ainsi souligner qu'à Hangzhou, Alibaba piste également l'activité sur les réseaux sociaux des 9 millions d'habitants de la ville. Pourquoi ? Parce que la surveillance ne suffit pas. Elle doit s'accompagner d'un système de notation sociale, qui décide finalement des destins individuels et jusqu'aux personnes que chacun doit fréquenter. A travers tout un système de récompenses et de punitions, chacun doit travailler à être comme on attend qu'il soit. N'est-ce pas au fond ce qu'invitent à faire, déjà, les réseaux sociaux ?

Ces orientations peuvent paraître cauchemardesques mais elles sont cohérentes avec un urbanisme qui, nous l'avons vu, ne se croit pas voué à aménager le vivre ensemble de personnes différentes mais qui veut réformer les comportements et changer les êtres. Encore une fois, la catastrophe ne vient pas du dehors. Elle est produite par nos modes d'action eux-mêmes. A ce point que beaucoup ne verront sans doute rien de grave à perdre toute vraie liberté. Si la majorité des autres, autour d'eux, n'en parlent pas. Pas davantage que nous ne réalisons vraiment aujourd'hui que c'est vers cela que nous courrons. Comme les mutations sociales, les évolutions urbaines s'imposent à nous *positivement*, c'est-à-dire non pas sans nous, ni malgré nous mais sans que nous ne soyons jamais assez nombreux à réclamer d'autres choix.

La vertu d'urbanité.

On pourrait évidemment discuter bien des points de l'histoire des villes que retrace Lewis Mumford³²⁷. Mais de cette histoire, nous retiendrons surtout que l'évolution urbaine n'aura cessée d'être travaillée par des demandes individuelles disparates et parfois violemment opposées de pouvoir et de liberté, d'ancrage et d'affranchissement. *Parce que la croissance urbaine a d'abord trait à la liberté concrète qu'une société reconnaît à ses membres, une ville a pour premier rôle de convertir des énergies en culture à travers un aménagement de l'espace.*

³²⁷ Pour d'autres éclairages, voir par exemple J-L. Pinol (dir) *Histoire de l'Europe urbaine*, 2 volumes, Paris, Seuil, 2003 ; L. Benevolo *Histoire de la ville*, Paris, Parenthèses, 1975 & C. Delfante *Grande histoire de la ville*, Paris, A. Colin, 1997.

L'urbanité définit une sociabilité nouvelle, plus large que celle du groupe de naissance ou d'affiliation, du clan. De là l'*urbanitas* des auteurs latins, comme Cicéron : une vertu propre de la ville qui fait de celle-ci un lieu de civilisation où se concentrent et s'épanouissent les talents, en même temps que les mœurs se polissent et se raffinent – de là deux visions opposées de la *Polis*, intégratrice et mélangée ou au contraire rationalisée selon ses principales activités et classes de population, qui remontent au moins aux Grecs, opposant le zonage d'Hippodamos à l'urbanisme de Clisthène³²⁸.

Mais cette urbanité n'est-elle pas en partie un « cliché » ? On trouve bien plus de civilité dans les campagnes qu'à la ville, note l'écrivain guinéen Camara Laye. Les échanges humains y sont plus strictement réglés, moins expéditifs et plus cérémonieux (*L'enfant noir*, 1953, p. 65³²⁹). Et certes, l'urbanité ne signifie pas forcément convivialité, ni même sociabilité. Dans ses *Petits poèmes en prose* (posthumes 1869³³⁰), Baudelaire a particulièrement souligné qu'elle est tissée de rapports de défiance, d'envie et de mépris – dans un concert public, ainsi, éclate le reflet de la joie du riche au fond de l'œil du pauvre (*Les veuves*). L'urbanité est d'abord une proximité immédiate, souvent brutale mais qui permet quelque fois « d'apprendre aux heureux de ce monde, ne fut-ce que pour humilier un instant leur sot orgueil, qu'il est des bonheurs supérieurs aux leurs, plus vastes et plus raffinés » (*Les foules*). En ville, même la solitude est sociable : je me couche, fier d'avoir vécu et souffert dans d'autres que moi-même. Qu'importe que ce soit vrai si cela m'a aidé à vivre, à sentir que je suis et ce que je suis (*Les fenêtres*). Alors que l'urbanité est d'abord massivement solitude, une ville est surtout vivante par ses interstices, favorisant des rencontres imprévues, par ses passages, comme le devina Walter Benjamin (*Paris, capitale du XIX^e siècle : le livre des passages*, 1935³³¹).

Par ailleurs, l'urbanité peut être synonyme de conflits majeurs, de convulsions de masse. Les cités grecques – Sparte et Milet notamment - connurent de violents conflits entre la plèbe et l'aristocratie. Conflits autour desquels tourne toute l'histoire politique de Rome. *Tout se passe comme si, dans l'espace urbain, les libertés individuelles ne pouvaient naître que pour être immédiatement niées face au nombre et à la masse.*

³²⁸ Voir J-P. Vernant *Espace et organisation politique en Grèce ancienne* in *Mythe et pensée chez les Grecs I*, Paris, Maspero, 1974.

³²⁹ Paris, Plon, 1954.

³³⁰ Paris, Gallimard, 1973.

³³¹ trad. fr. Paris, Cerf, 1997.



De nos jours, un auteur jette ainsi un regard singulier sur le développement proprement délirant des mégapoles du Tiers Monde - que captent particulièrement les photographies de Michael Wolf - en percevant ces dernières comme autant de trous de liberté dans des territoires figés dans le monopole de la grande propriété foncière et l'appartenance ethnique. La taille inimaginable de ces villes, écrit-il, est à la mesure de l'espérance de libération dont elles sont porteuses³³². Et qu'elles ne satisfont guère, tant l'urbanisation du Tiers-monde paraît dans bien des cas totalement déconnectée de la croissance économique ; ceci se traduisant par des bidonvilles surpeuplés (ils concentreraient au total plus d'un tiers de la population citadine dans le monde), que n'épargne donc même pas une vive spéculation frappant des logements dérisoires³³³. A travers cette spéculation néanmoins, la ville paie la ville. Elle est pour beaucoup un facteur d'enrichissement, aussi fragile soit-il, qui est le moteur même de sa croissance³³⁴. Toutefois, dès lors que ces phénomènes grégaires ne sont plus maîtrisables, d'énormes nuisances sont susceptibles d'apparaître. Un exemple l'illustre particulièrement : l'embouteillage. Cette situation qui nous révèle soumis à l'impératif de mouvement et d'accélération, comme si cela définissait notre nature urbaine³³⁵. Dans les années 1990, les automobilistes de Bangkok passaient en moyenne 40 jours par an bloqués dans leurs voitures.

*

2. 5. 42.

Les embouteillages.

³³² Voir C. Bayle *Un ou plusieurs urbanismes ?* in T. Paquot (Ed.) *Le monde des villes*, Paris, Ed. Complexe, 1996.

³³³ Voir M. Davis *Le pire des mondes possibles*, trad. fr. Paris, La Découverte, 2006.

³³⁴ Voir D. Lorrain (dir) *Métropoles XXL en pays émergents*, Paris, Presses de Sciences Po, 2011.

³³⁵ Voir M. Steffens, P. Dulau & T. Formet *Une journée de philosophie. Les grandes notions vues à travers le quotidien*, Paris, Ellipses, 2010.

Pourquoi un embouteillage ou un simple ralentissement se produisent-ils ? Beaucoup d'éléments déclencheurs peuvent être trouvés, dont l'un nous retiendra particulièrement : la vitesse de circulation³³⁶.

Un ralentissement peut ne pas répondre à une obstruction et celle-ci peut être effet plutôt que cause dans le cas d'un embouteillage. Un camion se renverse le long d'une autoroute. Les voitures qui défilent à contresens réduisent leur vitesse pour regarder. Le ralentissement peut se propager sur des dizaines de kilomètres derrière elles. Une file de voitures attend à un feu rouge. Les dernières de la file passeront-elles au vert ? Tout dépendra de l'empressement des premières. Car il est peu probable que celles-ci adapteront leur comportement à proportion de la longueur de la file qui patiente derrière elles. En fait, c'est plutôt le contraire qui risque d'avoir lieu : la voiture de tête s'empressant d'autant moins que la file est plus longue derrière elle. C'est un phénomène qui a été observé en effet et qui veut également que l'on quitte plus lentement une place de parking qu'une autre voiture attend³³⁷.

Pour quitter un quai de gare, à l'arrivée d'un train, il faut emprunter un escalier assez étroit. Il pleut. Pour autant, personne dans l'escalier ne presse le pas. Un bouchon se forme sur le quai et sous la pluie.

Dans les trois cas que nous venons de citer, le ralentissement intervient sur une voie que rien n'obstrue, où le trafic est plutôt clairsemé. Il est provoqué par une "inhomogénéité" qui peut être minuscule au sein du trafic : quelques voitures allant lentement ou, dans le cas de l'escalier, une seule personne avançant péniblement. Dès lors que ceux qui quittent le flux vont moins vite que ceux qui y entrent, il y a bouchon de sorte que la meilleure façon d'éviter ce genre d'embouteillage serait d'imposer une vitesse *minimale* sur certains axes. Ceci pouvant demander, dans certains cas, d'introduire plus de voitures en circulation, notamment pour éviter que les différentes files sur une même voie ne circulent pas à la même vitesse, suscitant des changements de file ayant pour effet d'obliger les automobilistes à augmenter leur distance de sécurité et provoquant de nombreux ralentissements qui accroissent encore l'embouteillage, ce qui représente une

³³⁶ Sur les modèles s'efforçant de prévoir et réguler des flux de circulation, voir notamment P. Merlin *La planification des transports urbains*, Paris, Masson, 1984, II^o partie, chap. 2 & 3.

³³⁷ Voir T. Vanderbilt *Traffic. Why we drive the way we do (and what it says about us)*, New York, A. A. Knopf, 2008. Où l'on trouvera nombre de constats de ce type.

situation de circulation beaucoup moins fluide, a-t-on observé, que si les véhicules forment un bloc dense, un peu comme un train (on parle de “flux cohérent”)³³⁸.

Les fourmis ne connaissent pas d’embouteillages quand elles se déplacent en nombre. Il a été observé qu’en cas d’affluence sur un chemin, elles ajustent leur vitesse en l’augmentant chacune de 25%.

L’obligation d’être égoïste.

Voilà autant de phénomènes de masse générés par des comportements individualistes ne tenant aucun cas de leur impact sur autrui, alors même que celui-ci se trouve dans la même situation que nous et subit le même désagrément.

Mais il y a plus car, pris dans un tel phénomène, il nous est presque impossible de ne pas réagir comme les autres - c’est-à-dire, paradoxalement, sans se soucier d’eux. On ne force pas seul le rythme d’une file. Cela est très mal reçu (“ne poussez pas !”). Chacun perçoit son propre désagrément mais sans aller, dirait-on, jusqu’au phénomène d’ensemble. Après avoir longuement fait la queue devant un guichet, ainsi, je ne me soucierai pas de me presser quand ce sera mon tour. Lors des départs en vacance, de même, les services de la circulation routière indiquent des itinéraires de délestages et les mêmes souvent pendant une ou plusieurs journées. Or ceci, normalement, ne devrait pas se produire ! La plupart des automobilistes étant prévenus, la circulation devrait rapidement se répartir entre les différents itinéraires. Et tel est bien le cas d’ailleurs. Mais lentement, au fil des années... Il faut du temps pour que les automobilistes comprennent qu’ils ne risquent pas de rencontrer un embouteillage - et se fassent à l’idée ou espèrent y échapper - mais qu’ils vont former un embouteillage.

Nous avons conscience d’être pris dans un embouteillage mais ne concevons guère que nous avons contribué à le créer. Ce sont les autres ! Ce sont toujours les autres dans les questions urbaines. C’est toujours l’autre qui a tort. Il va trop vite. Il n’est pas prudent. Il se gare n’importe où. Et je suis bien content qu’on renforce les contrôles.

D’ailleurs, les pouvoirs publics ne disent pas autre chose. L’homme automobile, nous l’avons dit, a tous les torts, en plus d’être dangereux. On va donc limiter sa vitesse, limiter ses accès en ville en cas de trop forte pollution et augmenter les contrôles, les amendes, plutôt que les places de parking. Il n’a qu’à prendre les transports en commun ! C’est à croire que l’axiome de base des pouvoirs publics en la matière est que les millions

³³⁸ Voir D. Helbing & B. Huberman “Coherent moving states in highway traffic” *Nature* 396, 1998, pp. 738-740 & D. Helbing & M. Treiber “Jams, waves & clusters” *Science* 282 (98), 2001-3.

d'individus perdant des milliards d'heures jours après jours à l'entrée des villes le font par plaisir ou perversité. On en oublierait presque que dans un pays comme la France où l'on comptait 27 millions de véhicules en circulation en 2000 (15 millions de plus qu'en 1975 !), l'homme automobile, c'est chacun de nous... Mais non, l'automobile ce sont tous les autres qu'on voudrait ne pas voir ! Qu'on voudrait même en l'occurrence éviter tant on se méfie d'eux. Aussi les jugements à l'emporte-pièce ne doivent-ils pas surprendre.

Prenons par exemple les carrefours giratoires. Depuis trente ans, ils se sont multipliés en France comme en aucun autre pays – au point que leur utilité puisse être parfois suspectée (la rumeur parle de primes que les ingénieurs de travaux publics percevraient en les installant et l'on incrimine également les « dessous de table » que les entreprises de BTP peuvent distribuer aux élus). On les accuse d'être anti-urbains – car l'on oppose toujours la circulation automobile à la ville, comme l'on reproche toujours au tourisme de faire perdre leur authenticité aux terroirs. Camillo Sitte les critiquait déjà en ce sens (Le Corbusier les rejetait également mais parce qu'il voulait des voies de circulation orthogonales). La Charte d'Athènes ne voulait les voir qu'à la périphérie des villes³³⁹. C'est que l'idée n'est pas nouvelle. Elle est apparue au début du XX^e, portée par le Français Eugène Hénard et l'Américain William Phelps Eno mais elle parut longtemps peu pertinente du fait de la priorité à droite, d'origine française et adoptée partout dans les années 20 : la priorité donnée aux entrants engorgeait les giratoires, de sorte que ceux-ci ne se développèrent qu'en Grande-Bretagne, sans règle de priorité spécifiée puis avec la priorité donnée à ceux déjà engagés dans l'anneau (1966). Pour les observateurs français cela supposait néanmoins un fair-play dont ils ne croyaient guère leurs compatriotes capables et la règle anglaise ne fut introduite dans le Code de la route qu'en 1983. Pour certains, cependant, c'est en accroissant la responsabilisation des automobilistes que l'on peut renforcer la sécurité routière et non l'inverse. Selon la théorie du *Shared Space*, formulée dans les années 80 par Hans Monderman, pour sécuriser le trafic automobile, il convient de supprimer en grande partie la signalisation routière, en obligeant ainsi les automobilistes à être bien plus attentifs et prudents. Ce système a enregistré des tests positifs en Suède, ainsi qu'à Drachten, aux Pays-Bas, depuis 2000.

En Grande-Bretagne, une mortalité par accident anormalement forte a été constatée dans les zones où la vitesse a été limitée à 20 miles par heure (environ 32 km/h). Cependant, le coût d'installation de ces zones ayant été élevé, il a semblé difficile de revenir en arrière. En fait, dès les premières expérimentations,

³³⁹ Voir E. Alonzo *Du rond-point au giratoire*, Paris, Ed. Parenthèses/Ed ; du Certu, 2005.

de mauvais résultats étaient apparus mais quel élu, quel responsable pourrait prendre le risque d'aller à l'encontre des limitations de vitesse ? Il est bien plus simple de s'arranger des chiffres ou de les nier pour arriver à l'état tranquille du débat sans fin entre les « pour » (les bons) et les « contre » (les mauvais).

Finalement, les giratoires représentent un système bien plus intelligent et moins dangereux que celui des feux tricolores. Ils autorisent également l'égarément, le demi-tour (même si cela ne justifie certainement pas leur multiplication – qui n'a d'égale que celle des ralentisseurs - dans la campagne française, y compris là où il n'y a parfois aucun embranchement !). Mais l'exemple témoigne qu'au niveau des instances de décision, aussi bien qu'à celui des individus, on est à même d'assister à des prises de décisions aussi anarchiques que dogmatiques. Or *c'est un constat assez général en matière de croissance urbaine*. Particulièrement sous l'angle de la spéculation immobilière.

*

La spéculation immobilière.

Parce qu'il concentre les hommes, les pouvoirs et les richesses, l'espace urbain est un placement enviable. De fait, la spéculation a largement fait les villes - Mumford le retrace pour Rome. Elle conditionne aujourd'hui l'expulsion des classes moyennes des centres et l'extension indéfinie des couronnes résidentielles. Même en URSS, où les sols firent l'objet d'une appropriation collective, ils devinrent souvent la propriété tacite d'entreprises d'Etat qui s'en réservèrent jalousement l'usage. Et cela explique nombre d'incohérences de la planification urbaine soviétique. Néanmoins, sachant que la spéculation immobilière est un phénomène trop général, trop durable pour ne pas concerner tout le monde et non seulement quelques spéculateurs - surtout dans un pays comme la France où l'immobilier représente la part essentielle de la richesse patrimoniale des ménages - on comprend la constante timidité des pouvoirs publics à cet égard.

Rares en effet sont les villes qui, comme Amsterdam ou Stockholm, auront entrepris de se constituer des réserves urbaines à long terme. Or ce n'est pas que la possibilité n'en soit pas offerte aux communes : en France à travers droits de préemption et d'expropriation, notamment dans le cadre des Zones d'Aménagement différé (1962) - ce dernier droit permettant d'acquérir des terrains à leur valeur actuelle. Mais de tels recours sont souvent beaucoup trop onéreux à l'échelle des communes, sans parler des incertitudes de la jurisprudence et des contestations locales. C'est ainsi qu'une voie de communication

étant ouverte, il est souvent très difficile d'en améliorer ultérieurement le tracé, du fait de l'augmentation de valeur dont ont profité les terrains riverains. Il faut se résoudre à ouvrir, ailleurs, un nouvel itinéraire et par là renoncer aux plans d'aménagement initialement conçus. Nombre de stations alpines illustrent ce phénomène de planification avortée, faute de moyens. Pour agir, il faudrait une politique et des financements de grande ampleur - de niveau étatique donc. Mais en France, l'administration s'est souvent montrée hostile à l'emploi de fonds à cette fin. Tandis qu'en regard ne rien faire favorise la hausse des prix fonciers, ce qui satisfait les habitants, ainsi que celle des droits de mutations, ce qui satisfait les communes.

Faudrait-il donc en venir à une large appropriation collective de l'espace foncier ?

Léon Walras et l'appropriation collective de l'espace

Reprenant l'idée d'un certain Hermann-Heinrich Gossen (1854), Léon Walras défendit l'idée que la terre doit faire l'objet d'une totale appropriation collective et les rentes qui en sont issues être l'unique ressource de l'Etat (*Théorie mathématique du prix des terres et de leur rachat par l'Etat*, 1880³⁴⁰). Pour cela, plaidait Walras, l'expropriation ne serait même pas nécessaire. L'Etat a les moyens d'acheter tout ce qui est à vendre et au prix le plus élevé, puisqu'il emprunte aux meilleures conditions³⁴¹. De plus, il peut amortir ses acquisitions sur des durées plus longues que quiconque.

Une fois l'amortissement terminé, une telle réforme permettrait la suppression de tous les impôts. Et l'Etat aurait les moyens d'une véritable politique d'aménagement du territoire. L'Etat vivrait de ses rentes, louant les terres en optimisant ses rendements. Le marché immobilier ne serait pas supprimé ainsi, de sorte qu'il n'y aurait nulle raison que les actuels occupants des terres en soient chassés. Malgré cela - malgré ce peu de changements - Walras doute qu'une telle réforme soit possible sans une révolution violente...

Cette intéressante idée, également énoncée par Henry George (*Progrès et pauvreté*, 1879³⁴²), n'aura guère eu d'écho³⁴³. John Stuart Mill la juge inefficace (*Justice*, 1891, pp. 319-320³⁴⁴). Il défendra plutôt l'idée d'un impôt sur les plus-values foncières. Maurice Allais a pu la défendre (*Economie et intérêt*, 1947, § 163³⁴⁵), avant de l'abandonner (*L'impôt sur le capital*, 1989, p.

³⁴⁰ *Théorie mathématique de la richesse sociale*, Onasbrück, O. Zeller, 1964.

³⁴¹ Sur les marchés financiers, l'Etat bénéficie de meilleures conditions d'emprunt que n'importe quelle personne privée puisque pouvant se financer en levant des impôts de manière contraignante, il présente le meilleur risque (il est par principe – ou plutôt en principe - solvable).

³⁴² trad. fr. Paris, 1925.

³⁴³ Voir néanmoins E. Pisani *Utopie foncière*, Paris, Gallimard, 1977.

³⁴⁴ trad. fr. Paris, Alcan, 1903.

³⁴⁵ Paris, Juglar, 1998.

60³⁴⁶). Mais, sans appropriation collective des terres, une taxation de la valeur de marché des terrains existe au Danemark ou à Singapour (où l'Etat en tire une grande part de ses ressources, ce qui lui permet de taxer assez faiblement les revenus). En France, en 1967, un impôt assis sur la valeur de marché des biens immobiliers fut lancé et abrogé avant même d'être appliqué. En 2018, dans un cadre de pure réflexion, l'idée a été émise par France Stratégie que, pour solvabiliser la dette publique, l'Etat pourrait devenir copropriétaire de tous les terrains résidentiels construits.

Il reste que la rente foncière urbaine, c'est-à-dire l'accroissement continu de valeur dont bénéficie le sol des villes et la légitimité du gain qu'il représente dès lors que, tiré de l'existence d'un ensemble de biens publics, il sert des intérêts privés, la rente foncière occupait les esprits à la fin du XIX^e siècle. Un an avant Walras, notant que toute augmentation de la productivité ne peut qu'augmenter la rente foncière, puisque l'offre de terre est constante, Henry George proposait de nationaliser les terres ou d'instaurer un impôt annulant les gains liés à la valeur annuelle des propriétés. Maurice Halbwachs recommandait également la mise en place d'un impôt correcteur et que toute cession de terrains publics aux intérêts privés intervienne sous la forme de baux emphytéotiques (*La politique foncière des municipalités*, 1908³⁴⁷).

D'une certaine façon, l'Angleterre est assez proche d'une telle situation : 69% des terres y sont détenus par 0,3 % de la population. Or c'est également l'un des pays où la spéculation immobilière est la plus vive, celle-ci frappant simplement les baux plus que directement les terrains. Pour l'éviter il faudrait, dans le système de Walras, que l'Etat gère directement non seulement les terres mais les immeubles, leur construction et leur location, interdisant strictement aux locataires de se céder leurs baux. Les changements souhaités de résidence devraient alors être gérés par voie administrative. L'URSS et la Chine populaire développèrent des politiques du logement assez proches, marquées par une pénurie chronique, un parc largement inadapté aux besoins de la population, une dégradation forte des habitats, sans parler de nombreux privilèges et passe-droits. On ne s'affranchit pas si facilement de la spéculation !

Si les villes marquent directement dans l'espace l'obligation que la société pose à chacun de s'arranger des autres, il faut reconnaître la spéculation foncière pour l'un des principaux moteurs urbains et même peut-être, à l'âge moderne, ce qui « tient » comme un ciment invisible des villes ayant cessé d'être l'espace privilégié de monarques ou de despotes.

La spéculation correspond à la volonté de s'enrichir par la ville, à travers la possession et la revente ou location de ses terrains, immeubles ou locaux, en pariant sur

³⁴⁶ Paris, Hermann, 1989.

³⁴⁷ Paris, Librairie du parti socialiste, 1908. Voir B. Lepetit « L'appropriation de l'espace urbain. La formation de la valeur dans la ville moderne (XVI^e-XIX^e siècles) » *Histoire, économie, société*, 3, 1994, pp. 551-559.

l'accroissement de leur valeur de marché. Elle est marquée par deux caractères déterminants :

- Assez populaire, la spéculation représente un phénomène de masse. Dans certains pays, elle peut largement tirer la croissance, comme c'était le cas en Espagne dans les années 1990 et 2000. Désormais, dans la plupart des grandes capitales, tant dans les pays les plus développés que dans les pays émergents, ce qu'il faut désigner comme une complicité spéculative de masse trouve à se déployer, personne ne s'offusquant trop de payer très cher ce qui promet de gagner encore en richesse. La ville est vécue à crédit, chacun devant oublier que, s'il se réalise, son enrichissement demain ne compensera pas, par définition, le surenchérissement des conditions de vie en ville aujourd'hui. La création massive de richesse ne parvient en l'occurrence qu'à dégrader les conditions de vie de manière patente. Car, par rapport à une spéculation de marché fondée sur des actifs financiers, la spéculation immobilière, en effet, à ceci de particulier lorsqu'elle bat son plein que chacun peut constater avec satisfaction, avec l'impression de s'enrichir, qu'il n'a guère les moyens de vivre comme il le souhaite ! Pour s'y retrouver psychologiquement, il faut se convaincre que la perte d'aujourd'hui sera plus que compensée demain car, avec la réalisation de la richesse immobilière, l'ampleur des besoins aura baissé (on n'aura plus d'enfants à charge, on pourra prendre sa retraite en province, etc.). Alors que les modes de consommation contemporains sont la plupart du temps décrits comme relevant d'un individualisme hédoniste privilégiant le plaisir immédiat, *il est étonnant qu'on ignore si largement cette préférence pour l'avenir, ce sacrifice du présent d'un grand nombre de nos contemporains.*
- Par ailleurs, la spéculation repose essentiellement sur la confiance. Pour parier sur une valorisation à terme des biens, il faut croire que les autres se comporteront comme il est attendu d'eux. On croit souvent que la spéculation n'obéit qu'à des perspectives de profit immédiates, ce qui est souvent le cas sans doute. Mais elle répond aussi bien à un souci de valorisation des biens immobiliers ou fonciers, notamment en termes de transports, commerces, sécurité, etc. qui dépasse le seul intérêt personnel d'un propriétaire pour tenir compte, en confiance, des attentes qu'elle prête aux acheteurs potentiels. Parce qu'elle tient compte de points de vue multiples, elle possède certainement une dimension d'intérêt public.

Bien entendu, la spéculation immobilière n'est pas sans abus. Mais ceux-ci interviennent principalement dans deux cas, souvent liés : quand la demande excède largement l'offre et lorsque, peu solvables, les populations n'ont pas d'autre choix que d'accepter les logements qu'on leur destine (cas des grands ensembles). De sorte qu'on lutte peut-être moins efficacement contre une spéculation excessive en tentant d'encadrer les marchés immobiliers (en bloquant les loyers, par exemple) qu'en abaissant les coûts de construction, d'achat et de location – un objectif que la grande majorité des programmes d'urbanisme ignorent totalement (tandis que les aides d'accession à la propriété de logements accélèrent plutôt les ségrégations sociales, en poussant notamment les classes populaires vers la banlieue).

C'est que pour adopter un tel objectif, certains verrous idéologiques devraient sauter :

- il faudrait revoir fiscalité, coûts notariaux, normes et dispositifs d'encadrement, ce qui poserait une intéressante question dans des sociétés démocratiques : quelle liberté est-on prêt à reconnaître aux individus dans l'aménagement et l'acquisition de leur habitat ?
- Il faudrait reconnaître que la dynamique urbaine est celle de désirs, entre espaces vus comme lieux de choix, de rêve, de tentation, de plaisir. Autant de critères avec lesquels l'urbanisme du XX^e siècle, politique et puritain, n'était certainement guère à l'aise – une dimension d'urbanisme festif étant néanmoins revenue avec le post-modernisme, comme nous l'avons souligné.
- Il faudrait enfin accepter que les villes, dans leurs évolutions, sont portées par le souhait de pouvoir choisir avec qui l'on veut vivre. En quoi la volonté d'affranchissement par rapport au groupe d'appartenance et au destin social peut très bien se conjuguer avec des regroupements communautaires. Ceux-ci ne sont pas forcément vécus comme un enfermement, au contraire et c'est pourquoi la mixité sociale, si elle est imposée, risque de ne satisfaire personne.

Quoi qu'on puisse penser de ces aspirations et désirs, il convient de reconnaître qu'ils ne sont au fond qu'une manière pour les individus de se rendre, à leur échelle, maîtres et possesseurs d'un environnement qu'ils recevraient autrement comme une nature, c'est-à-dire comme un destin insurmontable. Et l'on peut se demander si éviter qu'un tel destin ne se forme ne devrait pas être au principe de toute politique de l'environnement.

*

2. 5. 43.

Que pourrait-être une politique de l'environnement ?

Souvenons-nous de ce que Schelling nous invitait à considérer en fait de nature : un élément clé de la conscience de nous-mêmes, dans la mesure où nous trouvons factuellement, brutalement en elle ce qui est déterminant mais non facilement maîtrisable en nous (voir 2. 5. II.). Sous ce jour, nous découvrons la nature comme environnement, c'est-à-dire plus encore que comme le cadre de notre existence, comme le support matériel des expériences à travers lesquelles nous trouvons à exister. De là, deux concepts différents se sont distingués. Nous entendons par nature ce qui définit le cadre terrestre de notre existence qui existe de soi sans nous. Nous entendons en revanche par environnement le cadre terrestre de notre existence dans la mesure où il dépend de nous.

Ces deux définitions, néanmoins, sont fragiles. Dans la mesure où nous pouvons, par exemple à travers des comportements de gaspillage ou de saccage, blesser *individuellement* la nature, celle-ci peut paraître beaucoup plus malléable que l'environnement qui ne dépend pas en fait de nous mais de *nous tous* et qui peut à ce titre paraître s'imposer à nous comme un fait de nature irréversible – il détermine nos modes et possibilités d'être, y compris quotidiennes. L'environnement, c'est la nature dans la rencontre des autres, sans pouvoir les éviter. Contre quoi on peut en appeler à une nature vierge d'hommes, protégée d'eux et nous isolant de la plupart ou de tous. L'environnement dépend de nos moyens d'action sur la nature et de nos modes de décision. Il nous oblige à composer avec les autres, avec tout ce que cela peut recouvrir d'insatisfactions possibles et d'ambitions envisageables. D'où l'importance de *ne pas rendre cet environnement irrévocable pour nombre d'expériences*. Or ceci doit s'entendre non seulement pour notre propre compte mais pour celui des générations futures, comme le marquait Hans Jonas (voir 2. 5. III.).

Si notre environnement définit nos conditions d'existence, il nous est premier et il est donc difficile de mesurer ce que sa transmission peut nous avoir fait perdre. Les hommes sont soumis à leur environnement. Cela signifie qu'ils peuvent se satisfaire de conditions que d'autres auraient jugé dégradantes. Or il ne s'agit pas en l'occurrence de savoir qui a raison mais de considérer que le jugement des seconds intervient au vu d'expériences qui sont refusées aux premiers, comme une part de nature - de conscience -

qui leur serait enlevée. *Notre responsabilité face aux générations futures concerne d'abord un savoir quant à ce qu'elles peuvent être qui n'a pas à dire ce qu'elles devront être mais doit seulement leur permettre d'être au moins comme nous.* A l'heure où les manipulations génétiques effraient, on ne peut négliger que l'homme peut être réduit, asservi et amoindri aussi bien à travers l'environnement qui lui est fait.

Seulement, il ne sert à rien de le dénoncer car on ne trouvera guère de volonté de réduire, d'asservir et d'amoindrir contre laquelle lutter. A la fois cage et cocon, les grands ensembles évoluent en cités de non-droit, enfermant leurs habitants dans un destin social sans issue. Mais personne n'a voulu qu'il en soit ainsi ! Il s'agit là d'effets non souhaités liés aux urgences de différents moments, à des idéologies et utopies qui rêvaient de mondes meilleurs et à des modes de décision encadrés par un Etat de droit. Toute l'histoire de l'urbanisme depuis plus d'un siècle en témoigne : en ce domaine l'action de l'Etat est exposée à bien des déboires³⁴⁸. Quand bien même ses décisions sont encadrées par des processus démocratiques - lesquels ne protègent pas en eux-mêmes de la formation de cénacles oligarchiques, corporatistes et confiscatoires. Quand bien même aucune décision n'est prise sans la recherche préalable du consensus le plus large. Car, à ce compte, ne pourront être posés que quelques grands principes creux, dont les conséquences mal aperçues pourront être désastreuses à terme et qui risquent surtout de demeurer lettre morte face à la puissance des intérêts particuliers en jeu - alors même que l'on aura pourtant la plus grande difficulté à remettre en cause ces grands principes une fois adoptés.

De cela, nous avons pris conscience cependant. Parce que leurs effets sont difficiles à cerner, nous avons voulu encadrer les décisions par un principe de précaution (voir 2. 5. 31.). Mais cela revient à adopter un principe de jardinier. Car, *dès qu'on pense environnement, la tentation est de raisonner en jardinier, c'est-à-dire d'aménager des parcours, des espaces dégagés, de marquer des limites et des extériorités, de protéger particulièrement certaines parties - bref de composer une nature agréable et ordonnée.* Un jardin obéit à une logique qui distingue, hiérarchise et protège de manière différenciée. Et ainsi en va-t-il fréquemment des politiques de rénovation urbaine, qui promettent d'endiguer des comportements supposés anarchiques et ne parviennent qu'à ségréguer différents lieux en fonction de leur importance acquise ou postulée - créant autant d'effets d'aubaine pour la spéculation. Tenter d'édifier des remparts autour d'un environnement à

³⁴⁸ Voir, à titre d'exemple, l'article « Art giratoire » in E. de Waresquiel (dir) *Dictionnaire des politiques culturelles de la France depuis 1959*, Paris, CNRS Ed./Larousse, 2001.

protéger expose à ce genre de situation ambiguë car le statu quo sert forcément les situations privilégiées. *Tant que la nature sera invoquée pour nous protéger d'autrui, sous couvert de la protéger elle-même, sa défense n'aboutira qu'à rendre le monde plus invivable car plus violent.*

Ceci posé, l'enjeu d'une politique de l'environnement – y compris urbanistique – pourrait bien être de contribuer à *nous rendre maîtres et possesseurs de la nature* ! Mais non pas du tout au sens où l'on est généralement prêt à l'entendre : une maîtrise totale de la nature et sa recomposition à notre gré. Une telle issue serait vide par définition. C'est que la nature est d'abord en nous. Mais c'est aussi bien qu'en nous la nature est notre propre extériorité. Elle est tout ce qui en nous ne relève pas de nous. Ce qui nous environne et nous détermine, en tant que groupe comme en tant qu'individus. Ainsi, même si nous acquérons une parfaite maîtrise de notre environnement naturel, il y aurait encore une nature pour nous échapper : celle que nous produisons par nos actions. Notre monde commun, qui n'est jamais l'image d'un seul vouloir.

Se rendre maître et possesseur de la nature serait plutôt concevoir que nos actes produisent d'abord de l'extériorité et s'en nourrissent. *La nature est notre première possibilité de liberté. La rencontre de notre volonté et de son environnement, dont elle est la source et au sein duquel elle s'enracine tout à la fois. La nature est l'image de nos possibilités de liberté dans le monde et, en ce sens, il est aussi vain de tenter de maîtriser la nature qu'il est impératif de le vouloir !*

De tout cela, un premier principe peut être tiré : il est absurde de réputer la nature intouchable, sacrée. C'est *vouloir* fermement notre propre manque de volonté. Un deuxième principe suit aussitôt : condition de notre propre affranchissement volontaire, la nature doit pouvoir être réclamée et inventée. La nature est à notre disposition au sens où elle doit pouvoir être partagée et c'est bien pourquoi nous devons pouvoir nous protéger contre ses modifications ; pouvoir faire valoir notre volonté particulière par rapport à ce qui l'anéantit. Il faut donc reconnaître des intérêts individuels et collectifs, face à l'environnement, qui ne sont pas forcément des intérêts généraux – le droit de l'environnement s'est engagé dans cette voie, nous l'avons vu. Et l'écologie y a ajouté une critique de tout productivisme au nom duquel le bien être devrait être sacrifié.

Si la défense de l'environnement désigne une responsabilité non tant quant à ce qu'il faut faire que ce qu'il faut éviter concernant la gestion d'un patrimoine d'expériences

possibles, un troisième principe se dégage qui est de favoriser le possible. La diversité ne se décrète pas néanmoins et la seule direction positive de ce dernier point de vue revient à veiller à ménager le maximum de choix et d'accès possibles, à préserver la réversibilité des décisions individuelles. Tel serait en effet ce qui, de manière très générale, au-delà des seuls problèmes d'environnement, pourrait être farouchement défendu dans des sociétés qui, de plus en plus, enferment nos vies - nos possibilités d'emplois et de carrière, de responsabilités et de rémunération, d'interaction sociale - dans la disposition ou non d'éléments de plus en plus contingents : le succès à un examen, un nombre de places disponibles, une limite d'âge, ... Et ceci, sans rattrapage possible, sinon la vie par procuration que dispensent les médias ; grâce auxquels, comme le note le romancier Nick Hornby, on n'est plus obligé d'avoir une vie à soi. On peut se contenter de jeter un œil voyeur sur la vie des autres (*A propos d'un gamin*, 1998, p. 14³⁴⁹). Pour Richard Sennett, une éthique de la ville doit désormais favoriser l'ouverture comme clé de la sociabilité, ce qui impose d'accepter le développement autonome des unités urbaines plutôt que de les soumettre au volontarisme des urbanistes (*Bâtir et habiter. Pour une éthique de la ville*, 2018³⁵⁰).

En termes de planification urbaine : favoriser la circulation, éviter tout parcours obligé, synonyme d'engorgement, de promiscuité plutôt que de proximité, d'exploitation rentière et de spéculation. Peut-on désormais sans utopie vouloir retrouver le sens de la cité, faire resurgir des lieux communs en voulant cette démarche distincte, voire opposée à celle de la gestion des flux ?³⁵¹

Ainsi la régulation du trafic routier repose-t-elle sur des restrictions (feux de croisement, limitations de vitesse) devant permettre aux véhicules d'avancer à une vitesse moyenne idéale. Un principe qui ne prévient guère les dysfonctionnements dès lors que le nombre de véhicules n'est pas du tout celui attendu en moyenne : on va beaucoup moins vite que souhaité quand il y a beaucoup plus et beaucoup moins de voitures que prévu. En l'occurrence, on veut optimiser de manière unilatérale quand il s'agirait plutôt, suggère un auteur, de déployer des dispositifs d'adaptation à la situation de trafic, c'est-à-dire modulés en fonction des densités effectives de véhicules. L'auteur tente de démontrer en ce sens qu'il conviendrait de rechercher le plus large regroupement possible de véhicules aux croisements, la fréquence des changements de signalisation augmentant en proportion du nombre de voitures³⁵².

³⁴⁹ trad. fr. Paris, Plon, 1999.

³⁵⁰ trad. fr. Paris, A. Michel, 2019.

³⁵¹ Voir O. Mongin *La condition urbaine*, Paris, Seuil, 2005.

³⁵² Voir C. Gershenson *Self-Organizing Traffic Lights*, <http://homepages.vub.ac.be/cgershen>, May 23, 2006.

Autre solution, si les véhicules autonomes (sans chauffeurs) se développent : les feux tricolores pourront disparaître, remplacés aux carrefours par la gestion de « créneaux temporels », chaque véhicule se voyant affecter une fenêtre de temps au cours de laquelle il pourra traverser l'intersection. Des études tendraient à montrer qu'un tel système permettrait à deux fois plus de véhicules de traverser une intersection par rapport à une gestion par feux tricolores.

Comme le marque un ouvrage suggestif de François Ascher, cette politique d'accès recouvrirait une multitude de dispositions très prosaïques : le désenclavement plutôt que la revitalisation de quartiers, des investissements centrés sur le maillage et l'efficacité des transports plutôt que la dissémination et l'entretien d'infrastructures publiques de qualité médiocre sur l'ensemble du territoire (santé, éducation, culture), etc. (*La République contre la ville*, 1998³⁵³).

*

Nous avons tenté de le souligner : l'évolution de notre environnement, dont certains effets sont catastrophiques, cette évolution suit directement, positivement, nos modes d'organisation politiques et sociaux. De sorte que nous déplorons ce qui arrive mais ne savons rien demander d'autres que plus d'interdictions, plus de planifications. En fait, la manière dont nos villes évoluent est tout autre, qui conjugue effets environnementaux massifs et arbitraire individuel, là même où nous croyons avoir instauré un développement piloté, débattu, consensuel. *Nous attendons vainement que nos modes d'action politiques endiguent cela même qu'ils produisent directement.* En appeler à des compétences instituées, celle d'experts ou d'autorités, c'est être sûr de ne récolter que l'incompétence, souligne Günther Anders. Le mal aujourd'hui, ajoute-t-il, tient à ce que nous ne sommes pas à la hauteur de ce que nous produisons. Nous ne savons pas ce que nous voulons. Ce n'est plus la chair qui est faible mais l'esprit. *Nous ne nous sentons pas capables d'appréhender notre propre monde qui, ainsi, a cessé d'être réellement nôtre. Comme s'il était devenu trop pour nous. Nous avons perdu la faculté de nous représenter un avenir dont on ne s'occuperait pas déjà pour nous. Nos représentations sont bloquées par la médiation illimitée de nos processus de travail.* La division du travail a fini par diviser notre conscience morale (*Nous, fils d'Eichmann*, 1964 & 1988³⁵⁴).

³⁵³ Paris, Ed. de l'Aube, 1998.

³⁵⁴ trad. fr. Paris, Payot & Rivage, 2003.

Nous ne voulons plus rien ensemble. Nous ne savons plus qu'en vouloir aux autres d'exister et de vouloir les mêmes choses que nous. Néanmoins, nous ne réalisons pas pleinement ou ne sommes pas prêts à reconnaître *ce que recouvre au fond la crise écologique : la peur et la gêne ressenties face à l'empiètement des autres.* Si nous ne faisons rien, répétons-nous, nous perdrons... quoi, au juste ? Une nature dont la jouissance était jusqu'ici comme un privilège pour certains.

Rien ne l'illustre mieux que le tourisme : on ne peut vouloir tout à la fois l'augmentation générale du niveau de vie et que la Côte d'Azur soit, libre de touristes, un lieu de petits villages de pêcheurs, de calanques isolées et de produits régionaux typiques. Un tel décor correspond à un type d'expérience qui nous est devenu pratiquement inaccessible : le dépaysement solitaire du voyageur, l'immersion dans un autre monde, terroirs pittoresques ou nature vierge. De telles images correspondaient sans doute à ce que découvraient les voyageurs, tant qu'ils étaient très peu nombreux. Pourtant, bien qu'inaccessibles, elles nous agitent encore. Alors même que presque toutes nos expériences de vie, désormais, ont pour première contrainte le nombre de ceux qui entendent les vivre comme nous, nous ne le voyons guère. Un récent ouvrage examinant les dilemmes actuels du tourisme peut encore ainsi plaider pour la découverte de "terroirs proches, avec leur art de vivre et leurs traditions" (sic !)³⁵⁵. Nous rêvons encore d'une nature au sein de laquelle notre environnement serait comme magiquement préservé des empiètements *des autres et de ceux surtout qui veulent la même chose que nous.* De sorte que *nous pensons la protection de la nature selon un idéal de jardinier. On veut enclore, endiguer ce que l'on préfère, ce qu'on veut préserver. Et l'on voudrait ne voir que ce qu'on aime dans cet enclos.* La planète se couvre ainsi de plus en plus de sanctuaires de nature sauvage, sinon vierge, seulement accessibles à un tourisme averti et respectueux. Des espaces protégés, dira-t-on mais de quoi sinon des autres, du vulgaire ? La réserve pour touristes aisés, ainsi, est l'exact complément de la cité hypermoderne pour les classes créatives. Toutes les deux marquent la reconnaissance, non formulée expressément, de l'inutilité de la plupart des autres et de la volonté de ne plus avoir à supporter leur présence et leur pollution.

A travers plus de 100 000 sites terrestres et marins, les aires protégées au titre de réserves naturelles ont été multipliées par quatre depuis 1973. Elles couvrent désormais 19 millions de km², 12% de la surface terrestre, soit l'équivalent de la surface combinée des Etats-Unis et du Canada.

³⁵⁵ Voir I. Babou & P. Callot *Les dilemmes du tourisme*, Paris, Vuibert, 2007, p. 3.

La crise écologique cache une profonde déchirure sociale. La focalisation sur les problématiques environnementales permet seulement de ne pas avoir à exprimer directement une répugnance de plus en plus forte que les tribus éprouvent les unes vis-à-vis non tant des autres que de celles qui sont immédiatement en dessous d'elles en termes de statut social. Il n'y a rien là de nouveau – dans les années 50 et 60, les étudiants adhérant aux idées marxistes respectaient une classe ouvrière qu'ils ne connaissaient pratiquement pas et détestaient une petite bourgeoisie dont ils étaient pour la plupart directement issus et dont ils voulaient s'affranchir. Assez vite, d'ailleurs, les revendications écologiques y serviront. D'abord politiques, tournées vers la critique de la gestion publique des ressources et de leur gaspillage par des intérêts privés, elles deviendront en effet une critique des comportements individuels, empressée de faire la leçon aux « beaufs ». De revendication politique, l'écologie deviendra alors une éthique puritaine voulant refaire le monde à sa façon.

Puritain est un mode d'action politique qui vise à contraindre directement les comportements parce qu'il considère que c'est la manière la plus efficace d'agir sur la société. On se battra ainsi bien plus vivement pour imposer le tri individuel des déchets que pour mettre en cause la fixation des quotas industriels de CO₂. Cela ne sera pas vu comme contradictoire car le puritanisme ne suit pas tant des idées qu'il ne réagit à des visions qui le choquent. Il est révolté par ce qu'il voit, qui lui paraît détestable, sans voir beaucoup plus loin – ce serait entrer dans une réflexion complexe, où la charge émotionnelle serait rapidement perdue. Le puritain, ainsi, ne quitte pas son propre niveau individuel. Il veut moins changer la société que se protéger immédiatement des débordements des autres. Il veut qu'on interdise de fumer là où il est susceptible de se rendre mais pas forcément qu'on interdise la vente de cigarettes – et le puritain se trouve ainsi finalement très tolérant. Pourtant, il ne peut comprendre qu'on ne partage pas ses horreurs, ses répugnances. Pour cela, il faut être soi-même répugnant ! Il n'y a pas débat ainsi et que les autres consentent ou non à ce qu'il perçoit comme la suppression d'un mal ne saurait l'arrêter. Il n'hésitera pas à les contraindre, voire à les punir. Est puritaine ainsi une loi qui interdit de fumer dans tous les lieux publics, même si ceux qui les occupent l'acceptent.

Ce genre de démarche prohibitive peut bien entendu être étendu à une foule de domaines. Gilles Lipovetsky souligne ainsi que, contemporaines, la mobilisation contre le

harcèlement sexuel, la croisade anti-fumeurs et la politique de prévention du sida ont participé d'un même idéal : ne pas être exposé aux débordements des autres (*Le crépuscule du devoir*, 1992³⁵⁶). Réapparut ainsi l'ordre puritain qui accompagna l'âge industriel. Cette morale puritaine avant tout soucieuse d'hygiène que pointait Octavio Paz (*Rire et pénitence*, 1966 & 1979, *La table et le lit*³⁵⁷) et qui marqua l'urbanisme du XX^e siècle, nous l'avons vu. Puritaine était ainsi l'attitude d'un Loos qui rejetait l'ornement et considéraient que ceux qui l'appréciaient étaient dégénérés. Puritain était l'urbanisme de Le Corbusier qui voulait régimenter l'espace pour réformer les comportements et hâter l'avènement de la société radieuse.

Mais c'était là, encore, un puritanisme d'envergure, qui rêvait de changements radicaux. Le puritanisme actuel n'a plus de telles visées. Il se fonde sur la désignation des risques que nous encourons et le principe que personne ne doit nous faire courir le moindre risque. Ceci posé, chacun pour soi ! Et quant aux visées globales, politiques, les utopies d'un monde radicalement différent suffiront bien. L'écologisme, radicalisé jusqu'à vouloir un monde sans hommes, pourra dès lors être d'autant plus apprécié qu'il apportera comme une caution morale exigeante, sans faire craindre de pouvoir jamais être réalisé. Ainsi aura très vite évolué la *deep ecology* (voir 2. 5. III.), loin des intentions de son fondateur, Arne Naess, lequel voulait plutôt marquer à travers cette expression l'insuffisance d'une écologie réformiste et gestionnaire dès lors que les procédures démocratiques, selon lui, sont devenues une mascarade et que notre avenir s'impose à nous sans aucun choix. Naess envisageait que cette *shallow ecology*, évoluerait de manière technocratique – attendant tout des technologies d'une croissance verte – et autoritaire (*Écologie, communauté et style de vie*, 2008³⁵⁸).

La prédiction était bonne. De nos jours, l'écologie est marquée par un puritanisme qui rêve parfois de décroissance et sanctuarise certains espaces. En Italie, en Toscane, est apparu ainsi le réseau Cittaslow des villes du bien vivre, souhaitant ralentir le rythme de vie en leur sein, tout en réduisant leur empreinte écologique³⁵⁹. Il s'agit de villes moyennes, qui s'engagent à développer les zones piétonnières, à mettre en valeur leur patrimoine, à privilégier les productions locales, à limiter le bruit, etc. On n'a pas manqué de dénoncer là

³⁵⁶ Paris, Gallimard, 1992.

³⁵⁷ trad. fr. Paris, Gallimard, 1983.

³⁵⁸ trad. fr. Paris, Ed. MF, 2008.

³⁵⁹ Inspiré par Ivan Illitch *Énergie et équité* (Paris, Seuil, 1973), ainsi que par le mouvement de la *Slowfood* (1986), le réseau compte plus de 160 villes de par le monde (dont 5 en France)

un conservatisme passéiste. En fait, on peut surtout s'interroger sur la survie à terme de villes dont la décroissance choisie signifie surtout qu'elles ne seront majoritairement plus financées que par les retraites et les services publics – autant de ressources qui pourraient de plus en plus s'atténuer³⁶⁰. Ces villes ne sont-elles pas à terme condamnées à illustrer un art de vivre perdu... pour un tourisme de masse venu des pays émergents ? C'est le destin qu'imagine Michel Houellebecq au département de la Creuze dans *La carte et le territoire* (2010³⁶¹).

Pour le reste, l'écologisme veut parfois croire que la technologie, finalement, résoudra tous les problèmes. Elle développera les énergies renouvelables, saura recycler les déchets, etc. – la croissance économique sera verte. Ainsi se trouve confortée une technocratie dont le risque, comme le notait déjà Jürgen Habermas, est bien entendu qu'elle ne fasse que s'abriter derrière une pseudo-rationalité pour assurer le triomphe de ses intérêts et face à laquelle le vote citoyen ne sert qu'à légitimer des décisions qui ne sont pas vraiment des choix et ne produisent pas de rationalité (*La technique et la science comme idéologies*, 1968, *Scientification de la politique et opinion publique*³⁶²). C'est exactement ce à quoi l'on assiste actuellement avec le développement de la *smart city*, qui promet tout et son contraire, tandis qu'il semble clair que les investissements qu'elle exige, qui sont décidés de manière entièrement technocratique, excéderont les moyens et les ressources des autorités urbaines, livrant ainsi les villes à quelques sociétés privées – mais au nom d'une meilleure gestion durable, bien entendu...

L'exigence démocratique est finalement le dernier mot que peut inspirer le souci de la nature. Mais notre époque croit-elle encore à la démocratie ? La crise écologique ne cessera que lorsque sera retrouvé une envie de vivre ensemble. Mais à quelle échelle ? Celle de méga-cités créatives ? Celle de *gated communities* soigneusement délimitées et mitant les territoires ? Celle de nations ?

Peter Ackroyd note que, par son étendue, Londres a toujours rendu le citoyen impuissant. Elle n'a jamais laissé les foules la dominer. Face au mouvement chartiste de 1848, comme face aux parades fascistes d'Oswald Mosley en 1936, Londres a toujours été trop vaste et complexe pour réagir aux éruptions localisées des passions politiques (*Londres, la biographie*, 2000, p. 469³⁶³). Lors des émeutes contre la Poll Tax à la fin des années 80, c'était le chaos à Whitehall et à Trafalgar Square et le reste de la ville ne semblait même pas

³⁶⁰ Voir Laurent Davezies *La crise qui vient. La nouvelle fracture territoriale*, Seuil, 2012.

³⁶¹ Paris, Flammarion, 2010.

³⁶² trad. fr. Paris, Gallimard, 1973.

³⁶³ trad. fr. Paris, Stock, 2003.

s'en rendre compte. La situation était à peu près la même fin 2018 à Paris, lors des manifestations des Gilets Jaunes.

*

Par nature, nous poursuivons toujours l'image romantique d'un monde pratiquement vide d'hommes. Une nature sublime, affranchie du poids des hommes, ou pastorale, marquée par l'harmonie des rapports humains, qui est le décor exigé par la découverte de soi sous le registre de l'autonomie personnelle et de la génialité individuelle. Mais nous avons quitté cette nature pour entrer dans l'environnement, un monde partagé où nous n'existons que de manière différentielle face à d'autres que nous découvrons semblables à nous. Or ce monde est pollué : nous ne cessons de tomber partout sur leurs traces. Il obéit à une logique de consommation qui est aussi une logique de gaspillage, d'obsolescence planifiée, l'une appelant nécessairement l'autre³⁶⁴ et les deux traduisant ce fait que dans le monde de l'environnement, nos propres objets, nos propres déchets, du fait des autres, se retrouvent partout, marquant notre indistinction, source d'un profond malaise. Le dissiper ne peut cependant passer par la restauration d'une Nature de toute manière perdue mais par notre capacité à envisager que notre environnement, dans toute sa raideur, sa violence, ses aberrations, n'est jamais que la matérialisation de ce que nous sommes collectivement. En ce sens, il ne dépend que de nous mais non de nous seul, de sorte qu'il est quasi impossible à prévoir. Notre nature est notre contingence.

³⁶⁴ Voir notamment V. Packard *L'art du gaspillage*, 1960, trad. fr. Paris, Calmann-Lévy, 1962.