

### La ville de la pantoufle

Philippe MADEC - 5 mars 2009

Le Conseil de développement du Grand Lyon et l'ENS LSH abordent cette année les territoires de la mondialisation que sont les villes. Celles-ci concentrent les tensions contemporaines qui s'accroissent entre augmentation de leur pouvoir et vulnérabilité de leurs ressources et de leurs modèles. Longtemps tributaires des industries, les villes le sont aujourd'hui des réseaux.

Quelles transformations en cours affectent l'usage et le partage des lieux ?

Les migrations humaines et les échanges commerciaux déterminent de profondes transformations culturelles et économiques. Ces bouleversements interrogent la robustesse des modèles de développement : nos vies sont aujourd'hui liées aux réseaux spatialisés, qui relient entre elles les grandes agglomérations. La mondialisation est bien le temps des villes, entre risques et responsabilités.

Nous avons souhaité vous offrir, à la suite de chaque conférence, une synthèse sous forme de vade-mecum où vous retrouverez la teneur de l'exposé, afin de tisser avec vous un lien tout au long du cycle.

Lisez vite ce petit - **trait d'union** -

### La Conférence

Peter Sloterdijk disait : « *l'actuelle way of life et le long terme s'excluent l'un et l'autre* ». Mais a-t-on compris comment agir dans cette conjoncture ? Rajendra Pachauri (pdt du GIEC) s'alarme du « tout technologique » : **une explication sociale et culturelle locale est indispensable pour passer des constats techniques à l'action**. Toute action est locale, la culture en est le terreau. Pour redéfinir la place de l'architecture, je prépare un livre avec Chris Younès et Benoît Goetz : « *l'Indéfinition de la ville* » (Editions de la Villette). Les cultures sont des « *figures historiques cohérentes* » (Ricœur). Gianni Vattimo dit : « *Le quotidien est toujours historiquement qualifié et culturellement dense* ».

Cet **intérêt pour l'usage**, pour la vie quotidienne est au cœur de mon travail. Arrêtons de penser la France comme un réseau qui relie des territoires, et que le territoire a une vocation métropolitaine. **Chaque lieu est spécifique** : allez expliquer à Rocamadour qu'on devrait limiter l'usage de la voiture ! La ville de la pantoufle et le bio-îlot ne sont pas

transposables à l'échelle d'un bourg. En milieu rural où il importe d'aller et venir de loin.

Arrivé en 2000 à Lyon, j'ai pu créer le master « Architecture, ambiance et développement durable », avec François Ortiz. J'ai toujours cherché des outils pour travailler sur l'hyper-complexité. Si on ne s'intéresse qu'à l'environnement et pas au social, on fait des quartiers pour bobos, si on ne prend en compte que l'économie, on fait du social sans intégrer la complexité. Ne nous plaignons pas : assumons qu'une part du politique nous incombe. Il importe de trouver des évolutions convenables, qui prennent en compte l'échelle « hors échelle » de la complexité. On est toujours en train de gérer les problèmes. On n'a pas le projet de fusion du culturel, du social, du politique, qui pourrait nous éviter d'aller dans le mur.

Pendant mes études, je me suis baladé pendant sept ans. J'ai rencontré Benoît Mandelbrot. Je n'en suis pas venu à appliquer les fractales à la ville, mais j'ai été nourri par son discours sur les ruptures et les différences temporelles, la complexité identique à des échelles différentes. Il y a quelques années, j'ai mis en œuvre l'analogon qui devait figurer les échelles de vie. Avec le bio-îlot, il y a quelque chose de cet ordre-là, une pensée de la fraction complexe. Il ne s'agit pas seulement de s'interroger sur la ville, mais aussi sur le contexte existant et de voir à quel point il possède des qualités urbaines abouties.

J'ai quelques **réticences face à l'hégémonie de la réponse technique aux questions environnementales**. Comment réduire les effets de la circulation automobile si l'amélioration des normes des véhicules ne suffit pas ? L'Europe dégage les mêmes émissions qu'il y a vingt ans alors que les normes se sont nettement améliorées. C'est donc qu'il nous faut changer nos comportements et modes de vie...

Il faut **inventer un bassin de vie dans lequel on pourrait satisfaire les principaux besoins de vie quotidienne**. Tout ce qu'on fait c'est ce qui doit nous faire du bien. Il faut se servir de la contrainte pour vivre mieux. **Ce contre quoi il nous faut travailler, c'est le déplacement contraint**. La caissière d'origine sri-lankaise, au pied de chez moi, fait 3h de transport pour aller travailler, son SMIC ne lui laisse rien : elle symbolise le déplacement contraint qu'il faut réduire. **La question du temps est au cœur du bio-îlot**. Engager une réflexion sur le temps, engager une réflexion sur le paysage, c'est **réfléchir à la satisfaction**.

A Pacé, près de Rennes, on a réorganisé tout le territoire, en franchissant une vallée au-delà de laquelle les habitants se sentaient éloignés. Nous sommes partis des voiries pour penser les lieux de proximité, des quartiers à partir des corridors écologiques, de la rencontre des espaces... et des chevaux, dont le retour dans les métropoles n'est pas une

lubie. Lier les quartiers sur une très forte présence du paysage, aménager une porosité, créer un système de voies indépendantes de la voiture. C'est à Montpellier que l'on a figuré sur un plan générique ce que nous avons expérimenté à Pacé : îlots organisés comme des quartiers, qui contiennent des possibilités de vie.

J'ai rencontré Hans Stollein, l'auteur de la formule « **la ville de la pantoufle** » juste après, pour le projet European. On peut aller faire quelque chose et revenir sans se sentir loin de chez soi. **Chaque bio-îlot contient en son sein des possibilités de vivre dans la continuité et la proximité.**

Les voitures le contournent et ne sont pas présentes à l'intérieur. L'objectif c'est d'avoir un espace de l'ordre du boisement, maintenant de l'humidité et de la fraîcheur aux abords même des logements. Pour Aubervilliers, l'armée a ajouté la pollution du stationnement automobile à la chimie militaire (stockage de matériaux issus des expériences nucléaires en Algérie). La question de l'entretien de la végétation dans ce Fort renvoie à la notion de « tiers paysage » au sens où l'entend Gilles Clément. Il s'agit de créer des contournements automobiles, et des circulations internes piétonnes ou hippomobiles, des paysages non aménagés. On ne sauvera pas le 9-3 avec la police montée mais l'expérience canadienne est bonne à méditer. Devait-on réaliser des logements dans le Fort ? Nous avons pensé des logements dans ce lieu qui n'est pas monument historique. Mais il n'était pas possible de brader des constructions sur ce Fort à Bouygues. En revanche, on pouvait ouvrir à des logements coopératifs.

Avec des étudiantes de l'an dernier, nous avons travaillé sur Strasbourg « super-îlot » et sur Villeurbanne dans la perspective « Lyon 2050 ». A Lyon, les étudiantes ont emporté le prix « La ville de demain » de *La Recherche* et de l'ADEME. **Penser la satisfaction dans la ville**, c'est partir de la vie quotidienne de chaque quartier. Comment faire que, dans une ville existante, avec son tissu urbain, la vie puisse devenir plus agréable ? Elles ont cherché les logiques cohérentes de quartiers : changer un peu l'échelle, signaler les unités d'îlot en marquant ce qui les identifie au sein de la trame des voies de communications qui les circonscrivent. Ce sont des données, non des « axes structurants » lancés au détriment des quartiers. Il s'agit de **poser la question du temps comme essentielle pour aborder le territoire**. La ville ne peut pas être un simple lotissement. Peut-on briser la communication qui fait disparaître le fleuve vert ? Les chemins piétons et cyclistes seront l'essentiel des solutions d'avenir. Il reste une capacité de vie en voiture, mais on ne doit pas lui laisser toute la place.

Comment améliorer la gestion du quotidien si on ne parle pas de **refondation** ? Si l'on intervient sur de grands territoires pour déplacer et gérer, c'est « horizontal », dans mon vocabulaire. **Fonder, c'est vertical** : le temps, l'espace, et l'autre en face, et non la mobilisation spatiale des ressources manipulables. On a repris ces bases au Maroc, à Tifnit (au Sud d'Agadir) sur un site où on n'attendait pas d'urbanité. Au Maroc tout se raccourcit, il fait chaud : le village dense qui crée l'habitat trouve son sol. Nous n'avons utilisé que le tiers des espaces qui nous étaient confiés. Utiliser tout l'espace aurait impliqué de fortes mobilités et des infrastructures inutiles dans ce

contexte. A l'intérieur d'un monde hypercomplexe et soucieux de la vie quotidienne, nous pouvons nous tenir à la fondation. Quelle organisation spatiale de la multitude ? Ici, l'architecte-urbaniste a quelque chose à dire. Devenir conscient des raisons qu'on a de faire, de construire. Proposer une stratégie, une « tenue » dans le langage de la fondation, une manière d'exister dans le lieu à organiser.

## ÉCHO DES DÉBATS

Dans la ville de Tifnit au Maroc, le lieu est extrêmement fort. Après une résistance des écologistes qui a marché, contre un projet de Club Méditerranée. Quand on m'a proposé de travailler sur ce site, ce travail et cet historique m'ont fait dire oui et j'ai construit une équipe pour ça : deux ONG sont associées – Agrisud pour aider à construire une économie locale, animée par Robert Lion, qui préside Greenpeace en France, et le WWW.

Tout ne sera pas à l'intérieur du bio-îlot, mais il s'agit de résoudre le problème posé par les déplacements automobiles inférieurs à 5 kilomètres, et si les parents pouvaient laisser circuler leurs enfants le mercredi et le samedi. Pensons aussi aux équipements scolaires dans les bio-îlots et aux équipements culturels, pour lesquels la distance n'est pas un problème : dix minutes à pied pour revenir d'une activité culturelle n'est pas de trop. Avant de penser la densification il faut penser la porosité. On part de la trame de la petite échelle et on pense à partir de là pour concevoir la densité – à partir de la « densité du paysage ». La présence forte du végétal répond à la densité nécessaire. Le boisement plutôt que l'arbre isolé, c'est le point d'origine de la densité. Pour la refondation, penser les porosités.

Le bio-îlot est-il une affaire de riches ? A Paris, la voiture me coûterait infiniment trop cher. En Bretagne, j'en ai besoin. On applique le coefficient de 2 places de stationnement par logement à Lyon contre 0,8 à Nantes. Au Bon Lait, cela impliquait 600 000 euros pour le deuxième sous-sol et son isolation de la nappe phréatique - du coup le projet ne se fait pas. Qu'on ne nous dise pas que la voiture est associée à la liberté : face aux embouteillages péri-urbains, réduire la voiture, c'est réduire la dépendance. S'il faut un abonnement 4 zones pour travailler et reprendre sa voiture pour faire ses courses le soir et le week-end, il ne reste ni temps ni argent. La question de la liberté, c'est celle du dépassement des solutions d'expertise : « Eco fascisme ou éco démocratie », écrivait Serge Latouche dans *le Monde diplomatique* – cette question est très actuelle.

Dans les campagnes, la relation au territoire est ici beaucoup plus compliquée qu'en ville où tous les problèmes peuvent être résolus sur place. A Saint-Christol, Pays de Lunel, projet le plus low-tech, du bois, de la pierre, de la terre, espaces pas chauffés, non conforme aux réglementation, moins cher que ce qu'on nous avait donné. Cela devient un point de crispation entre Lunel et Montpellier : quand je fais un pôle oenotouristique à Lunel, je fais un travail politique. L'échelle de la communauté, c'est celle de laquelle je m'inspire. Voyez *La Comparution*, de J-L Nancy et Jean-Christophe Bailly sur ce « en commun » d'après la fin du communisme.