



HAL
open science

Ville, architecture et modernité

Daniel Pinson

► **To cite this version:**

Daniel Pinson. Ville, architecture et modernité. *Mujtamâa wa Umran*, 1998, 25, p. 33-46. hal-01527675

HAL Id: hal-01527675

<https://hal.science/hal-01527675>

Submitted on 24 May 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

VILLE, ARCHITECTURE ET MODERNITÉ

par Daniel Pinson

(paru dans *Mujtamaa wa Umran*, n° 25, revue des études urbaines (texte remanié de la conférence donnée à l'École Nationale d'Architecture et d'Urbanisme de Tunis en octobre 1997), Tunis, 1998, p. 33-46.)

Plus que jamais la ville est à l'ordre du jour. On ne cesse de se pencher sur son lit de malade, voire, comme le croient certains, sur son lit de mort...

Je voudrais vous en parler, pour ma part, dans la perspective de la "ville habitable", en associant ici mes approches d'architecte et de sociologue, et en reprenant la conception finalement très moderne de l'architecte de la Renaissance Léon Battista Alberti. La ville était, selon lui, une grande maison et réciproquement la maison était une petite ville [Choay, 1980]. Le langage courant lui-même dit bien en quoi nous habitons tant notre ville que notre maison. D'ailleurs, à une plus vaste échelle, ne nous désigne-t-on pas comme les habitants de la terre ? Mais le monde à ces différentes échelles reste-t-il habitable ? Là est toute la question !

Mon regard sera d'abord celui de l'architecte : il part de la maison et s'échappe par la fenêtre, vers les échelles plus larges de la ville et de la planète. C'est aussi de cette façon que l'habitant appréhende le monde, cet habitant dont s'occupe de manière privilégiée le sociologue. Je lui emprunterai aussi son regard. Ces "manières de voir" diffèrent de celle du géographe qui aime bien regarder la terre comme un globe, d'en haut, et "zoomer" ensuite sur des parties de territoire. Ces "points de vue" dessinent deux conceptions de l'urbanisme : celle qui est issue de l'architecture et qui parle de la maison comme "urbe élémentaire", selon le néologisme inventé par le fondateur de l'urbanisme Ildefonso Cerdà (1867), et celle qui relève de la géographie et qui fait de l'aménagement, dans les années 60, au moment où les États s'occupent d'équilibrer leurs territoires, le versant opératoire d'une discipline occupée jusque-là à décrire la planète.

Il est des moments de l'histoire où la ville intéresse plus qu'à d'autres. Ce fut le cas à la fin du XIXe siècle et il semble qu'à nouveau ce soit le cas aujourd'hui : la ville, avec le basculement des siècles et des millénaires, interroge plus que d'autres objets notre avenir. La croissance urbaine à l'échelle planétaire ne fait plus de doute, et si, quelquefois, des estimations s'avèrent exagérées, la tendance globale d'évolution des villes accrédite la thèse de l'urbanisation généralisée du monde. En 1950 seulement 2 villes dépassaient les huit millions d'habitants ; 22 étaient dans ce cas en 1995 (dont 16 dans les pays en développement) et 33 seront à ce niveau en 2015. Mais au-delà de la dimension démographique, concentration qui est en soi un problème, c'est la forme de la ville, sa morphologie spatiale, mais aussi sa morphologie sociale, ses fonctions et sa gouvernance, mais aussi sa praticabilité et sa gouvernabilité, qui nous interrogent désormais.

J'ordonnerai mon propos en trois parties :

- la première évoquera le doute qui traverse la pensée sur la ville, doute qui touche l'existence même de la ville ou plus strictement les catégories de la pensée qui essaient de la définir,

- la seconde parlera de la ville dont nous héritons, et de la part que nous lui réservons ou lui réserverons, des leçons qui peuvent en être tirées,

- la dernière, sorte de conclusion, tentera de cerner le projet de la "ville habitable" telle que nous pourrions la concevoir et la promouvoir, entre la dilution de la ville actuelle et l'érosion de la ville passée.

La ville, et la réalité qu'elle recouvrait, existe-t-elle encore ?

En 1994, Françoise Choay a publié dans le catalogue qui accompagnait une exposition du Centre Georges Pompidou sur "La ville, art et architecture en Europe, 1830-1993", un article qui n'a pas laissé indifférent. Son titre "Le règne de l'urbain et la mort de la ville" résume fort bien le point de vue et l'analyse de son auteur : F. Choay considère que la ville historique s'efface, les limites qui la rendaient lisible dans l'espace sont devenues imprécises, les constructions s'édifient à sa périphérie avec des densités où les vides ne cessent d'isoler les bâtiments, cependant que les réseaux ne cessent de se multiplier. "La dynamique des réseaux techniques tend à se substituer ainsi à la statique des lieux bâtis, écrit-elle, pour conditionner mentalités et comportements urbains".

L'éclatement de la ville est effectivement un fait reconnu et mesurable. Cet éclatement revêt en réalité deux aspects : un éclatement spatial et un éclatement social, ce que d'autres analystes appellent l'étalement urbain et la ségrégation socio-spatiale.

Pour ce qui a trait à l'éclatement spatial de la ville, un chercheur italien [Marchetti, 1996] notait que la surface des villes de taille moyenne avait été multipliée par 60 en l'espace de près de deux siècles, et que cette augmentation pouvait être directement corrélée à la vitesse des déplacements en milieu urbain.

Ainsi la maîtrise conjointe de l'espace et du temps, par la modernisation des moyens de transport, a-t-elle profondément modifié le fonctionnement et l'organisation des territoires et c'est l'ensemble des aspects de la vie économique et sociale qui sont bouleversés par les progrès des techniques de transport de marchandises, de déplacement des personnes et de communication des informations.

Le monde économique s'est emparé de ces dernières technologies pour gérer à grandes distances, en temps réel, des masses de capitaux impressionnantes, favorisant l'émergence de quelques places financières qui semblent posséder l'avenir de la planète. Dans la vie quotidienne de nombreux ménages, des inventions technologiques du même ordre, à côté d'engins mécaniques désormais largement répandus comme l'automobile, sont également en train de modifier de manière sensible les façons de vivre et de consommer.

Les activités financières et boursières, comme les hautes technologies, grosses consommatrices d'échanges virtuels, jouent aujourd'hui un rôle essentiel dans la redistribution des pôles urbains centraux, à des échelles variables, internationales et régionales. D'où le poids de ces "villes globales", identifiées par Saskia Sassen, places de commandement économique incontournables, comme Londres et Tokyo, mais aussi la vigueur de villes plus modestes, telle que Toulouse, siège de l'Aérospatiale.

Cependant une ville n'existerait pas sans la population qui y travaille, et de plus y habite et y consomme. Ainsi, à côté des fonctions économiques et politiques qui structurent des centralités anciennes ou nouvelles, comme Wall Street à New York et la Défense à Paris, le mode de production des zones résidentielles et des équipements qui les accompagnent façonne également de manière décisive les formes de l'urbanisation d'aujourd'hui. A cet égard la généralisation de l'automobile et le passage de son usage familial à un usage individuel ont entraîné, principalement dans les pays développés, des modifications encore plus importantes sur les modes de vie, les formes de l'habitat et l'urbanisation.

La proximité qui fondait encore le rapport entre lieu de travail et d'habitat au début de ce siècle a volé en éclat. Cible d'une société marchande où la consommation de masse joue un rôle capital, le développement des couches moyennes a engendré des modes de vie au cœur desquels l'automobile et le pavillon occupent une place essentielle. Ces deux objets de référence sont à la source de l'étalement urbain, avec l'extension du réseau routier et la dispersion résidentielle induite par l'urbanisation pavillonnaire. Mais ils ne sont pas sans être relayés par l'usage des instruments de télécommunication, qui contribuent à trouver de nouveaux équilibres entre déplacements contraints et télé-échanges. Le recours au fax évitera

par exemple un déplacement à la poste, et rendra donc plus viable une installation pavillonnaire éloignée des équipements centraux.

L'éclatement géographique de la ville, qui contribue à l'effacement de la figure dense et circonscrite de la ville ancienne, s'accompagne par ailleurs d'un éclatement social qui entame les vieilles solidarités urbaines fondées sur le voisinage et l'appartenance au quartier. Au delà des différences de classes sociales, elles soudaient les habitants d'une même ville dans les codes d'une urbanité partagée, même si celle-ci s'accommodait de ségrégations ouvertes, justifiant à Venise le Ghetto, à Rabat le Mellah des Juifs, et à Chicago les quartiers italiens, allemands ou polonais [Grafmeyer, Joseph, 1979].

Aujourd'hui les sociétés démocratiques ne sont pas parvenues à réduire de manière significative les écarts sociaux. On peut même considérer qu'en dépit des conquêtes sociales et de la protection qu'elles ont permises sur certains plans, la crise structurelle mondiale actuelle a engendré une fracture de la société, la divisant socialement et spatialement en exclus et en inclus [Dubet, Lapeyronnie, 1992]. La relégation des exclus dans les quartiers défavorisés d'habitat dévalorisé et dégradé et le refuge des nantis dans des lotissements soigneusement cloturés et surveillés entretiennent une mise à distance extrême que compromet encore l'accessibilité plus difficile d'un espace public tendant à se réduire ou à se privatiser comme celui qu'ont ouvert les grandes surfaces commerciales.

Les chercheurs de tous les horizons disciplinaires ont multiplié les efforts théoriques pour qualifier cette urbanisation généralisée et en cerner les dynamiques. À la "ville globale" de Saskia Sassen, viennent faire écho la "ville d'archipel" de Pierre Veltz, où les "territoires-zones" ont cédé le pas aux "territoires-réseaux", la "mégapolisation" de Philippe Haeringer, pour lequel la dynamique démographique supplante, dans les villes des pays en développement, l'appel de la production industrielle, la "métapolisation" de François Asher qui implique, face à la redistribution de territoires plus étendus, le recours à des formes de gouvernance en rapport avec les identités citadines nouvelles, et la ville resédentarisé de Paul Virilio, où le véhicule audiovisuel, réduisant les distances au néant, supplante le véhicule automobile [Spector, 1997].

Toutes ces analyses tendent à considérer les catégories de pensée sur la ville qui sont utilisées par les acteurs de l'urbanisme comme totalement dépassées pour traiter la "ville émergente" d'aujourd'hui [Dubois-Taine, Chalas, 1997]. À vouloir méconnaître ou ignorer les logiques nouvelles qui président au développement de la ville actuelle, ces acteurs opposent une résistance désespérée aux tendances réelles de la restructuration urbaine, sans se donner les moyens d'une compréhension qui permettrait, à partir de catégories de pensée nouvelles, adaptées à ces logiques, d'orienter le mouvement d'urbanisation et la gestion des territoires urbains.

Pourtant cet engouement à l'égard des mouvements inédits qui agitent tant l'évolution de la ville réelle que la représentation qu'on s'en fait, ne concède-t-il pas excessivement à une fuite en avant aux conséquences hasardeuses ? À la faveur d'un emballement autour des nouvelles technologies et d'une appropriation profondément inégales de ses fruits, n'est-on pas en train de capituler face à l'envahissement et aux débordements des flux, et d'abandonner les territoires aux appétits d'intérêts particuliers qui en gaspillent les ressources limitées ? N'est-on pas en train de rééditer ainsi des formes de développement urbain qui, par le passé et à la faveur des idéologies modernistes, ont pu sacrifier des espaces urbains et naturels qui auraient pu connaître des aménagements moins irréductiblement destructeurs ?

Alors qu'en est-il et qu'en sera-t-il de la ville dont nous héritons ? Que peut-il subsister de ce modèle d'organisation de l'espace habité ?

Certes l'architecture a encore cette possibilité de créer des événements architecturaux avec les buildings des World Trade Centers, capteurs des liaisons immatérielles tissées par les

téléports. Mais, de façon générale, l'architecture moderne est aujourd'hui bien en peine, à la différence des "livres de pierre" d'autrefois, si chers à Victor Hugo, d'évoquer dans l'imaginaire social un avenir qu'illustrent bien mieux l'ordinateur et ses images virtuelles ou la fusée Ariane et les satellites vers lesquels s'orientent d'innombrables paraboles.

Or c'est bien de cette ville des réseaux dont nous parlent principalement les auteurs cités plus, et sans doute considèrent-ils qu'aujourd'hui les lieux du "repos" : l'habitat et les quartiers résidentiels, sont fondamentalement déterminés par la dynamique des réseaux du "mouvement".

Face à cet avenir inconnu et par certains côtés inquiétant du fait de notre relative incapacité à l'anticiper, il semble que l'architecture de la ville historique, celle dont parle Aldo Rossi [1966], cette sédimentation des siècles, inscrite dans le génie d'un lieu unique, constitue l'une des réalités les plus rassurantes de l'environnement humain. A la différence des autres archives, stockées dans les musées et les encyclopédies, l'architecture de la ville historique est la seule qui nous met encore sous les yeux les racines de notre passé. Un demi-siècle d'acharnement moderniste, depuis le fameux Plan Voisin de Le Corbusier [1923], n'a pu arriver à bout de la ville ancienne, qu'elle soit européenne ou autre. La démarche de la "table rase" a montré ses limites, même si les politiques de restauration ou de réhabilitation ont, elles aussi, révélé les difficultés qu'il y avait à adapter des tissus anciens aux usages de la vie moderne, qu'ils concernent la circulation dans l'espace public ou une occupation actuelle de l'espace domestique.

En Europe plus qu'ailleurs, mais aussi au Maghreb, il est pourtant désormais difficile de faire abstraction de cette ville historique, de son centre et de ses parties. Mais s'agit-il simplement d'en conserver ou au mieux d'en faire revivre les vestiges, pour aboutir tout simplement à ce grand "musée" urbain que prédisent certains ? Le sens des mesures de protection et de mise en valeur des villes anciennes va en réalité bien au-delà de ce strict objectif et dessine aussi, sans doute, la force de valeurs que l'on aspire à voir encore s'inscrire dans les formes urbaines, dans une démarche de continuité historique et non nécessairement de rupture comme l'ont voulu les Modernes, en adhérant à l'idéologie des avant-gardes [Pinson, 1996].

Le mouvement en faveur de la préservation de la ville ancienne qui s'est manifesté en Europe à partir des années 60 ne peut en effet être réduit à un réflexe de défense rétrograde, purement patrimonial : il est aussi un mouvement de résistance des milieux populaires habitant les centres anciens face aux méthodes expéditives, où se conjugaient à la fois les entreprises de la bureaucratie technocratique de l'État moderne et celles de la promotion immobilière. Un courant d'opinion s'est alors formé : il est à la rencontre d'une sensibilité patrimoniale nouvelle, élargie, manifestant les premières inquiétudes vis à vis des agressions d'un progrès peu attentif à ses dégâts (dont témoigne la conférence internationale sur le Patrimoine mondial de 1972), et d'une culture urbaine et domestique ancestrale qui acceptait mal de se plier aux normes d'une architecture moderne réduisant l'habitat à une "machine à habiter", conçue sur le modèle industriel de la société de consommation fordiste. En identifiant dès 1965, en pleine offensive moderniste, l'urbanisme "culturaliste" et l'urbanisme fonctionnel ou "progressiste", F. Choay pointait du doigt une contradiction, qui allait bientôt remettre en cause les certitudes de la pensée moderne en architecture et en urbanisme.

Également influencée par les travaux italiens [Rossi, 1966], s'est ainsi progressivement dessinée en France, dans les années 75, la tendance d'une "architecture urbaine". L'architecte Christian de Portzamparc s'y illustra avec son projet du PAN 7 et son expérimentation des Hautes Formes, dont le prolongement logique est son actuelle théorie de la "troisième ville". Elle me semble constituer l'une des perspectives les plus appropriées à une évolution mesurée et contenue de la forme de la ville. Elle est en effet respectueuse de principes d'édilité ou de conventions architecturales éprouvées et tient également compte d'aspirations et de tendances

latentes à la dédensification et à l'introduction de la nature dans la ville, dans des limites qu'il s'agit de maîtriser cependant.

Le concept de "troisième ville" est certes réducteur en regard de la production historique et culturelle de la ville, et sans doute ne s'applique-t-il qu'à une période et une aire limitée, celle de la ville européenne des XIXe et XXe siècles, où s'enchaînent ville classique, haussmannienne et ville moderne. En avançant son principe de "l'îlot libre", Portzamparc réhabilite la figure urbaine de l'îlot ouvert, expérimenté par Augustin Rey, Tony Garnier et quelques autres, lors du concours de la Fondation Rothschild en 1905 [Dumont, 1991], généralisée plus tard dans les opérations HBM de la ceinture des anciennes fortifications de Paris, et pourtant vilipendée par Le Corbusier dans "La ville radieuse" (1935).

Au demeurant, une telle règle, qui fixe à 60% la part de façade alignée sur la rue, conduit à trouver un compromis entre la solution des Modernes et celle des tenants de l'Art urbain [Gaudin, 1985]. Les premiers au nom du rapport de l'habitation avec la nature inscrivait la barre au cœur de l'îlot : en plus de cet alignement qui donnait le creux de la rue, l'immeuble perdait aussi l'orientation entre espace public et espace privé. Or cette dernière le qualifiait dans l'Art urbain en distinguant un devant et un derrière, une façade montrée et une cour cachée des regards publics.

Déjà présente en 1975 dans son projet pour la Roquette, la conception de Portzamparc prend sa dimension pleinement contemporaine dans le plan de masse de la technopole de Nantes (Atlanpole), conçu en 1988. Le programme y associe les éléments d'un cadre de vie où entreprises, laboratoires, bâtiments universitaires et résidences fusionnent dans un environnement naturel de qualité exceptionnelle. Par sa conception, la densité des quartiers dessinés par Portzamparc, selon le principe de l'îlot libre et de la délimitation nette de leur front bâti, préserve l'intégrité de l'espace naturel, au lieu d'y disperser, comme l'avait préconisé le Mouvement moderne, des barres et des tours, réduisant ainsi "l'espace vert" à des entre-barres intersticiels.

Ce qui est donc intéressant dans cette troisième ville de C. de Portzamparc, c'est précisément qu'elle est pensée dans la continuité des précédentes. Elle rétablit des équilibres et des conventions acquises par la culture urbaine européenne. Le Mouvement moderne, dans une critique excessivement radicale et partisane de la ville classique, les avait balayés au nom d'un rejet de la "rue corridor" et dans une assimilation hâtive des nouveaux ensembles à "cour ouverte" de la ceinture de Paris à des immeubles insalubres. Elle donne par ailleurs une place importante à l'élément végétal que Le Corbusier s'est toujours attaché à faire respecter pour ses "cités radieuses", à la différence de bien des grands ensembles trop minéraux à force de densification et de parkings. Ce principe de continuité, opposé à celui de rupture caractérisant les Modernes n'est pas moins intéressant pour des architectures, comme la tunisienne, placées dans une autre aire culturelle.

Une autre idée est à noter à propos de la forme urbaine, telle qu'elle est conçue dans la théorie de Portzamparc, c'est qu'elle doit gérer une juste densité, attentive au rapport plein/vide, minéral/végétal, fixant ainsi des limites à l'emprise urbaine et à la ville dans son ensemble. Une telle préoccupation s'inscrit dans une culture architecturale récurrente [Unwin, 1909 ; Bauer, 1979], qui considère que l'extension de la ville doit être contenue et qu'il faut éviter la dispersion favorisée par l'expansion des réseaux et la diffusion pavillonnaire.

En guise de conclusion : pour une ville habitable...

La "troisième ville" de Portzamparc est principalement une contribution d'architecte pour repenser la ville entre le tissu trop serré des villes closes d'autrefois (l'âge I) et l'urbanisme d'objets isolés, flottants, issu des thèses du Mouvement moderne (l'âge II). Mais il est aussi une alternative aux propos de ceux qui, à trop penser par les flux, les réseaux et

l'immatériel, abandonnent toute réflexion sur l'espace et font confiance aux dynamiques des flux pour réguler la distribution et l'organisation de la croissance urbaine.

"Lorsque j'ai commencé, dit Portzamparc, à employer ce concept de "troisième ville", d' "âge III", ce fut donc pour comprendre les enjeux de ce changement d'époque encore confus, et surtout pour réagir contre les dangers de régression vers l' "âge I" et contre l'idée d'une ville "fixe", qui n'évoluerait pas. Pour comprendre vers où évoluer. C'était aussi réagir contre les tenants d'un libéralisme qui, constatant que les phénomènes construits sont de toute façon chaotiques, incontrôlables, juge qu'il est inutile de penser en terme d'espace le concept de ville, désormais obsolète" (Préface à O. Mangin, 1995).

Avec le Mouvement moderne, l'architecte avait conquis un droit à la parole que semblait autoriser la consistance de ses doctrines. Les "erreurs" des Modernes ont atteint son crédit théorique, et, à l'opposé, la puissance des technologies de l'immatériel, leur influence dans le réel comme dans l'imaginaire, donnent aux vecteurs du mouvement un pouvoir de séduction qui fait tourner les têtes. Dans la dialectique actuelle du "mouvement" et du "repos" qui fondait la définition de l'urbanisme selon I. Cerdà, il semble que le mouvement occupe une place dominante dans la réflexion, l'étude et les représentations, qui relègue le repos dans une position subalterne. Ainsi l'architecture apparaît-elle une vieille dame, certes respectable lorsqu'elle a de l'âge (la ville historique, et encore !), mais considérée avec plus de désinvolture lorsqu'elle est contemporaine.

Certes on ne peut nier que c'est la mobilité accrue des personnes et des objets qui a façonné la ville d'aujourd'hui, et on ne peut se dispenser d'étudier les effets actuels de ce premier type de gestion du rapport espace/temps, symbolisé par l'automobile, comme l'on se doit d'anticiper (autant que faire se peut) les conséquences territoriales des nouvelles technologies de télécommunication, comme second type de maîtrise de ce même rapport espace/temps.

Les modalités du déplacement ont cependant pris des configurations, ont été opérées sur la base de choix qui méritent d'être interrogés, à la fois comme dispositifs de mobilité, mais aussi comme modes de structuration des territoires, comme facteurs de développement de certaines formes d'urbanisation.

Au centre de ces interrogations se trouve bien entendu le véhicule individuel. Les événements récents de pollution qui ont affecté un certain nombre de villes européennes ont fait apparaître avec un relief inédit les conséquences d'un usage inconsidéré du véhicule individuel. Les effets sur la santé en sont désormais étudiés et sur le point d'être scientifiquement démontrés. Malgré le matraquage des lobbys automobiles et pétroliers, on assiste en France à une évolution de l'opinion en faveur de modes de déplacements moins polluants qui mettent les transports en commun au premier plan (enquête SOFRES, octobre 97).

Mais il est bien d'autres effets négatifs de l'usage exagéré de l'automobile, en particulier sur le manque de performance des transports en commun dû à sa fréquentation trop réduite et à son manque de rentabilité, sur la discrimination qu'il opère en laissant sans moyens de déplacement efficace les personnes âgées, les jeunes et les ménages défavorisés sans voiture (ils représentent 40% dans les quartiers populaires français). À cette liste il faudrait encore ajouter l'accroissement du bruit en ville, les encombrements de la chaussée et des trottoirs liés au stationnement difficile dans les quartiers anciens, et, dans ces mêmes lieux, la dégradation accélérée des édifices par les gaz d'échappement [Orfeuill, 1994].

Il n'est pas question d'entrer ici dans une présentation de ce problème particulier du développement urbain que constitue le déplacement, mais seulement d'en pointer les effets les plus criants et les aberrations urbanistiques auxquelles le recours privilégié du véhicule individuel a conduit.

Car il est bien évident que l'étalement de la ville est le résultat de ce développement hypertrophié des réseaux nécessaires à la circulation des véhicules particuliers et à ce qui constitue l'un de leur terme, le pavillon isolé. La fuite pavillonnaire est ce paradoxe qui a consisté à quitter la ville polluée et bruyante pour y introduire, lorsque l'on est obligé de disposer d'un second véhicule, encore plus de pollution. Cette même fuite a été motivée par la recherche de paysages naturels d'une certaine qualité, mais qui, à force d'être occupés de façon "mitée" finissent par être saturés, et perdent donc les qualités attendues initialement.

C'est là qu'apparaît toute l'actualité des concepts tels que ceux d'architectes comme Portzamparc et d'autres : en définissant pour la ville des limites et des densités, des catégories résidentielles moins dispendieuses que le pavillon isolé (l'immeuble urbain et la maison de ville ou de bourg), solutions attentives aux aspirations des habitants en faveur d'un cadre de vie présentant un équilibre entre espace naturel et espace bâti, entre repli domestique et désir d'urbanité, ces architectes-urbanistes profilent les configurations d'une ville économe et habitable, durable, pourrait-on dire aujourd'hui. Elle peut paraître irréaliste en regard des choix résidentiels que les pionniers des nouvelles technologies, Bill Gates en tête, adoptent pour les lieux retranchés et somptueux de leur repos. Mais l'espace est devenu, comme l'air et l'eau, une denrée rare que la spéculation, le gaspillage et l'appétit trop égoïste de certains pourraient bien tuer.

Sans rejeter totalement ni l'automobile, ni la maison particulière, la ville est susceptible de renouer avec une meilleure gestion des échelles tant des espaces que des réseaux. C'est aussi une condition pour réhabiliter, par exemple, des modes de déplacements en nette régression tels que la marche à pied. Devenue désuète, voire dangereuse à cause de la domination de l'automobile, elle en est arrivée à fonctionner dans des espaces privés, mais d'accès publics, ceux des grands centres commerciaux, artifices de rues urbaines qui ressemblent plus à des pièges à chalands qu'à de véritables espaces publics. Or c'est bien le retour à ce mode autonome de déplacement qui redonnera au corps un rapport avec l'espace construit dont il a besoin tant à l'échelle domestique qu'à l'échelle urbaine, sans avoir la nécessité d'utiliser une prothèse automobile pour aller chercher un quotidien, ou (c'est le bon Français qui s'adresse à vous) une baguette de pain. Naturellement ce type de déplacement n'en exclut pas d'autres, mais les fera fonctionner dans une plurimodalité appropriée à l'accessibilité des territoires, en termes d'éloignement et de performance des outils de transports utilisés (auto, avion...). On imagine aisément alors que les lieux de vie du quotidien, leur architecture et l'espace public qu'elle contribue de définir en creux, retrouveront un intérêt aujourd'hui réduit, semble-t-il, à la ville historique.

Ainsi pourra-t-on concilier plaisir de ville et désir de nature, au lieu de brûler la chandelle par les deux bouts, en gaspillant les ressources territoriales par des occupations inappropriées à la qualité des paysages, coûteuses en infrastructures et souvent éprouvantes en terme de temps de déplacement.

Références bibliographiques

- ASCHER François (1995), *Métapolis*, O. Jacob, Paris
BAUER Gérard (1979), *Un urbanisme pour les maisons*, UGE 10/18, Paris
CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, PANERAI Philippe (1977), *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Dunod, Paris
CERDÀ Ildefonso (1867, 1979), *La Théorie générale de l'urbanisation*, Le Seuil, Paris
CHOAY Françoise (1980), *La règle et le modèle*, Le Seuil, Paris
CHOAY Françoise (1994), "Le règne de l'urbain et la mort de la ville", in *La ville, art et architecture en Europe, 1830-1993*, Centre Pompidou, Paris
DUBET François, LAPEYRONNIE Didier (1992), *Les quartiers d'exil*, Le Seuil, Paris

DUBOIS-TAINE Geneviève, CHALAS Yves (dir.) (1997), *La ville émergente*, L'Aube, La Tour d'Aigues

DUMONT Marie-Jeanne (1991), *Le logement social à Paris, 1850-1930*, Mardaga, Liège

GAUDIN Jean-Pierre, (1985), *L'avenir en plan*, Champ Vallon, Seyssel

GRAFMEYER Yves, JOSEPH Isaac (1979), *L'École de Chicago*, Champ urbain, Paris

HAERINGER Philippe, "La mégapolisation du monde. Du concept de villes à la réalité des mégapoles", in *Géographie et cultures*, N° 6, L'Harmattan, Paris

MARCHETTI Cesare (1996), *Space, Time and Movement*, Conférence de Milan, cité par SPECTOR Thérèse (1997), *La prospective et la ville : un état des lieux*, Notes du Centre de Prospective et de Veille scientifique (N°7), Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, DRAST, Paris.

MONGIN Olivier (1995), *Vers la troisième ville ?*, Hachette, Paris

PINSON Daniel (1996), *Architecture et modernité*, Flammarion, Paris

ORFEUIL Jean-Pierre (1994), *Je suis l'automobile*, L'Aube, La Tour d'Aigues

ROSSI Aldo (1966, 1981), *L'architecture de la ville*, L'Équerre, Paris

SASSEN Saskia (1991, 1996), *La ville globale*, Descartes et Cie, Paris

UNWIN Raymond (1909, 1922, 1981), *L'étude pratique des plans de ville*, L'Équerre, Paris

VELTZ Pierre (1996), *Mondialisation, villes et territoires, l'économie d'archipel*, PUF, Paris

VIRILIO Paul (1990), *L'inertie polaire*, C. Bourgeois, Paris

Liste des illustrations (ne figurent pas dans cette version)

- III. 1. Les HBM de la ceinture de Paris vus par Le Corbusier (La ville radieuse, 1935)
- III. 2. "De l'îlot à la Barre" selon Le Corbusier (Manière de penser l'urbanisme, 1946)
- III. 3. Projet Lauréat du PAN 7 (1975) et "les Hautes-Formes" (1978) de C. de Portzamparc
- III. 4. Plan d'Atlanpole à Nantes par C. de Portzamparc (1988)
- III. 5. Éléments structurants du projet d'Atlanpole.