

Créer des environnements divers

Conversation avec Melvin Webber

Sébastien Marot : Si je devais en juger d'après nos conversations lors de votre séjour à Paris ou d'après les quelques échanges téléphoniques que nous avons eus depuis, je dirais que vous êtes une personne plutôt joyeuse, avec un bon sens de l'humour et même une certaine désinvolture. On peut d'ailleurs lire dans vos écrits que vous êtes optimiste, ce qui est sans doute une vertu *sine qua non* pour un planificateur. Pourriez-vous, en quelques mots, nous décrire l'environnement de votre optimisme : où vous habitez, dans quelle genre d'endroit et de voisinage, et ce que sont les décors (physiques et sociaux) de votre travail et de vos activités ?

Melvin Webber : Je pense que vous avez raison et que je suis effectivement optimiste, du moins la plupart du temps. S'il en est ainsi, c'est probablement parce que je vis en Californie.

La Californie s'est toujours vantée d'être la terre de l'opportunité, celle des nouveaux départs, et elle a largement justifié cette prétention. C'est pourquoi elle a été depuis longtemps un havre pour des dizaines de millions d'émigrés venus de tout le pays et du monde entier, des gens qui sont venus ici mus par l'espoir d'une vie meilleure. Et de fait, l'économie en croissance constante et la nature ouverte de la société ont permis à ces millions de gens de partir sur de nouvelles bases. On dit souvent que la Californie est l'endroit où le futur

commence. Elle a été à l'origine de toutes sortes de nouvelles modes dans les arts et le divertissement, en particulier le cinéma et la musique. Elle est la capitale mondiale de l'innovation dans les domaines de l'électronique et des biotechnologies. Elle peut être regardée comme l'endroit où sont nés de nouveaux styles de vie suburbains adoptés partout ailleurs dans le monde. Elle pourrait bien avoir été la première société post-industrielle. Et elle a été la première à construire des villes modernes fondées sur l'automobile.

Comment ne pas être enthousiaste quand on vit au milieu de toute cette fièvre d'innovation dans la science, l'industrie, l'art, l'urbanisation et la vie sociale ? Je pense donc que vous avez raison et que j'ai dû absorber l'humeur optimiste de mon environnement. Je dirais même plus : comme le docteur Pangloss de Voltaire, j'aime ce monde. Je l'aime beaucoup, même si beaucoup de mes collègues planificateurs et concepteurs trouvent qu'il laisse à désirer.

Mon environnement plus intime est le campus de l'université de Californie, qui abrite des communautés incroyablement créatives dans pratiquement tous les domaines du savoir et de la science. À Berkeley, le climat d'ouverture d'esprit et de libre recherche nous encourage tous à remettre en question les idées reçues et à chercher des voies nouvelles et meilleures. Voilà je crois l'autre face de l'optimisme dont vous parlez : l'espoir qu'à travers la découverte, l'invention et le projet nous pourrions trouver de meilleures voies.

S. M. : En même temps, votre optimisme ne semble pas se fonder sur une foi positiviste dans les capacités de la science et de la technologie (ni même du « professionnalisme ») à résoudre les problèmes de planification, et en particulier les problèmes d'urbanisme. Au contraire, non seulement vous avez à plusieurs reprises souligné les risques sociaux inhérents à l'évolution future de l'urbanisation (en particulier après les émeutes urbaines des années soixante), mais encore et de façon plus radicale, vous avez insisté sur la nature politique de la planification et des problèmes urbains, et sur le fait que ces derniers sont par essence des « problèmes délicats » (*wicked problems*) — vous dites aussi « épineux », « vicieux » voire « terribles » —, voulant dire par là qu'ils sont, à strictement parler, « insolubles ». À défaut d'une Science, pensez-vous qu'une Prudence particulière soit de mise pour traiter ces « terribles problèmes » et éviter que l'avenir des villes ne soit un « terrible futur » ?

M. W. : Je crois que la planification est notre meilleur espoir si nous voulons améliorer les choses. Mais une planification qui soit différente des voies traditionnelles du projet, de la maîtrise et du contrôle. Je suis à la recherche de modes de planification qui impliquent les personnes concernées dans un débat ouvert conduisant à des décisions qui élargissent les choix offerts à chacun.

Dans l'article que vous citez, Horst Rittel et moi-même affirmions que la science et la planification sont des entreprises entièrement différentes l'une de l'autre, en premier lieu parce que les modes de résolution permis par les sciences sont incompatibles avec le fonctionnement de systèmes sociaux ouverts et chargés de valeurs. De la même façon, la conception et le contrôle directs, qui sont possibles dans un projet d'ingénierie, d'architecture ou d'urbanisme, sont tout simplement incapables de prendre en compte et de gérer les répercussions diverses qu'un tel projet aura sur les publics variés que sa mise en place affectera.

Rittel et moi étions préoccupés par les difficultés de la planification dans une société pluraliste comme la nôtre. À l'intérieur de la population, chaque groupe tient à sa collection propre de valeurs et de préférences. Fréquemment, les valeurs défendues par un groupe, ou par une personne, entrent en conflit avec celles défendues par d'autres. De sorte qu'un projet qui aide tel groupe ou telle personne peut s'avérer dommageable pour d'autres. Ainsi les décisions centralisées qui échouent à générer des résultats bénéfiques pour chacun des nombreux groupes et personnes concernés sont-elles moralement problématiques. À moins que le planificateur ne soit prêt à dire qui sera aidé et qui sera lésé, il vaut bien mieux laisser les publics décider, et chercher des stratégies susceptibles d'engendrer des conséquences acceptables par beaucoup.

Certains concepteurs sont prêts à proclamer que leur compétence professionnelle les autorise à dire quel est le meilleur projet, et à parler ainsi au nom de tous les publics potentiellement concernés. Pas moi. À moins que les programmes et les projets n'engendrent des conséquences différentes propres à satisfaire les nombreuses personnes différentes qu'ils concernent, je crois bien préférable de remettre la décision aux consommateurs, de sorte que ni les concepteurs ni les gouvernants ne puissent décider ce qui sera meilleur et pour qui.

Voici un exemple d'une approche de la planification adaptée aux préférences pluralistes : au lieu de se lancer dans le marché de la construction immobilière pour pallier aux insuffisances d'après-guerre en matière de logements, le congrès américain se contenta de garantir des prêts. Cette incitation déclencha la formation d'une énorme industrie de prêts bancaires et d'une énorme industrie de construction de logements, qui produisirent ensemble des millions de logements de types, de qualités et de prix différents pour des dizaines de millions de foyers aux goûts très variés. Je crois que les Américains y gagnèrent de meilleurs logements. Face à des options diverses, les acheteurs se sont choisis des maisons unifamiliales dans les périphéries en extension, exprimant ainsi un vote populaire clair en faveur de la faible densité.

Cette stratégie légale, comme beaucoup d'autres du même genre, a été le résultat d'un large débat conduit en forum ouvert entre de nombreux groupes

concurrents et participants. Ce fut essentiellement une stratégie déduite sur le plan politique, comme il convient à une société démocratique. Parce que la plupart des décisions prises par les agences d'urbanisme ont de la même façon des répercussions très larges, qui affectent directement ou indirectement le bien-être des nombreux publics qu'elles touchent, je crois qu'elles devraient toujours être prises dans de tels forums ouverts. Les décisions d'urbanisme sont par nature des décisions politiques. Elles sont par conséquent le lieu des démarches démocratiques.

Vous m'objecterez peut-être que les non-spécialistes sont mal armés pour gérer les difficultés de conception des opérations publiques à grande échelle et des politiques de développement complexes. Certes, les urbanistes expérimentés en savent beaucoup plus que les profanes sur le fonctionnement des systèmes urbains. Aussi leur responsabilité vis-à-vis des publics n'est-elle pas de décider en leur nom, mais d'expliquer ce qu'ils savent et de les aider à appréhender les conséquences potentielles des actions alternatives envisageables. Je prétends que les planificateurs ne sont pas qualifiés pour expliquer aux différents groupes concurrents où réside leur véritable intérêt, ni pour leur dire ce qu'ils devraient vouloir. La force de la démocratie réside dans la capacité des publics à décider pour eux-mêmes. Au mieux, les planificateurs sont des conseillers informés et avisés, pas des législateurs.

S. M. : Vous pouvez toujours dire que la planification publique réclame l'implication des gens dans les décisions de développement urbain. La question n'est-elle pas surtout de savoir comment instituer une authentique participation ? Pensez-vous vraiment qu'on y parvienne en transformant les hommes de projet en « purs conseillers » ? Croyez-vous que ce soit le meilleur moyen de faire émerger une diversité de projets de qualité ? Est-ce qu'au contraire, l'idée de l'*advocacy planning* n'a pas été trop souvent l'argument de la médiocrité ?

M. W. : Pas du tout ! C'est au contraire le moyen de multiplier les occasions pour des projets créatifs, et c'est aussi une façon de faire mieux fonctionner la démocratie.

En encourageant le débat, en invitant de nombreuses personnes à participer à la discussion, en stimulant des approches différentes et en sollicitant des idées diverses, on augmente les chances de nouveaux projets créatifs. Il est certes probable que de nombreuses démarches intellectuelles existent qui conduisent à l'innovation, et que c'est parfois d'un seul esprit que peut jaillir une nouvelle et grande idée. Mais plus généralement, c'est l'interaction entre

de nombreux esprits qui est la plus propre à déclencher une nouvelle avancée, un nouveau concept, un nouveau projet.

On dit souvent que chaque homme de science ou inventeur est assis sur les épaules de tous ceux qui l'ont précédé. Et c'est sans aucun doute aussi le cas des créateurs. La créativité dans le projet, tout comme dans les sciences et la technologie, est le fruit de l'activité cumulée de nombreux esprits créatifs. Plus il y a d'intervenants dans la délibération, plus probable est l'émergence de nouvelles avancées et de nouvelles synthèses, même lorsque ces intervenants sont des profanes.

En outre, comme je l'ai suggéré avec l'exemple de la garantie des prêts, le meilleur projet tient parfois à une disposition légale qui, à son tour, façonne la forme physique, en l'occurrence les maisons et les métropoles. Il y a de nombreuses façons de faire du projet en-dehors de la table à dessin, et les projets créatifs ont bien plus de créateurs que la seule imagination d'un artiste.

De plus, si le résultat concret doit satisfaire tous ses usagers potentiels, il est bon de créer une sorte de marché susceptible de proposer des produits nombreux et divers. On peut certes confier le plan d'ensemble d'un grand projet à une seule agence d'architecture, mais le produit sera certainement meilleur si le plan se contente de définir des dispositifs généraux d'usage des sols et de circulation, puis encourage de nombreux architectes à remplir les vides. L'exemple de La Défense vient immédiatement à l'esprit.

Mais ce que je veux dire au fond, c'est que les meilleurs plans urbains ne sont pas ceux qui définissent des qualités spatiales particulières pour des structures particulières de bâtiment et de circulation. Ce sont plutôt ceux qui créent des cadres institutionnels capables de promouvoir de nombreux types d'implantation différents et de nombreuses structures de bâtiment et de circulation différentes. Des dispositifs variés permettent à des gens différents de satisfaire leurs préférences différentes.

Et je souhaiterais qu'en tant que conseillers, les professionnels créatifs soient toujours soucieux de mettre leurs projets au débat, et de les discuter avec les gens qui auront plus tard à vivre avec. Les bons projets sont capables d'obtenir le soutien de leurs usagers potentiels, tout comme ils obtiennent aujourd'hui celui des organismes commanditaires. Les hommes de projet n'ont rien à craindre du débat public. Et combien plus satisfaisant serait pour eux le fait de savoir que les usagers préfèrent réellement leur plan à d'autres.

S. M. : Je trouve un peu étrange l'obstination que vous mettez à démarquer la bonne planification des solutions préconçues et autoritairement imposées dont seraient coupables les professionnels urbanistes et architectes. N'avez-vous pas le sentiment que les villes et les territoires d'aujourd'hui, en particu-

lier dans ces périphéries en expansion que vous décrivez, sont surtout façonnés et transformés par de tout autres acteurs et par de tout autres logiques, parfois purement économiques et opportunistes : celles des aménageurs et promoteurs privés qui ne connaissent que cette forme particulière de planification qu'est le marketing ?

Pensez-vous que l'évolution physique du territoire et du paysage puisse être abandonnée à ces mécanismes ? Ne craignez-vous pas que sans l'expression d'une responsabilité publique forte, cette richesse culturelle essentielle qu'est le paysage ne soit rapidement tuée par la consommation ?

Les solutions traditionnelles de ceinture verte, de système des parcs, etc. proposées par les urbanistes du passé, je ne les lis personnellement pas comme des plans arrêtés ni comme des idées stéréotypées de ce qu'est ou de ce que devrait être une ville, mais plutôt comme l'expression (parfois naïve ou inadaptée) de cette prudence et de cette attitude avisée à l'égard du futur. Quel groupe spécifique défendra les intérêts du futur à long terme ?

Vous donnez bien sûr l'exemple de Los Angeles, qui est sans doute l'une des grandes cultures (sub)urbaines d'aujourd'hui : celle de la libre colonisation dans une situation où l'espace quasi vierge était partout disponible (jusqu'à quand ?). Mais pour cette raison même, je doute que Los Angeles puisse jouer ce rôle d'indice des enjeux urbains du « *post-city age* ». Reyner Banham, qui partageait votre enthousiasme pour Los Angeles, ne le voyait « ni comme un prototype de toutes les cités futures ni comme le signe avant-coureur de l'universelle apocalypse urbaine », mais comme une situation parfaitement originale produite « par une conjonction de facteurs géographiques, climatiques, économiques, démographiques, mécaniques et culturels » (*Los Angeles, The Architecture of four Ecologies*, 1971).

En somme, malgré l'intérêt indiscutablement général de votre conception du « régime urbain sans lieu », je me demande si votre appréciation de la suburbanisation n'est pas en réalité surdéterminée par son lieu de naissance, c'est-à-dire dominée par la réalité locale très particulière de la Californie. Vous arrive-t-il d'avoir les mêmes doutes lorsque vous êtes confronté à d'autres cultures urbaines ou suburbaines ?

M. W. : Oui, il est bien évident que les aménageurs et les promoteurs immobiliers sont des acteurs majeurs dans les périphéries en expansion, mais plus important encore, les familles qui achètent et louent ces maisons le sont aussi. Elles le font parce qu'elles apprécient les conditions d'habitation, le caractère spacieux et les modes de vie qu'elles permettent. Les périphéries ne se sont pas loties parce que des aménageurs cupides ont circonvenu leurs clients pour qu'ils y habitent. Elles se sont développées parce qu'elles offraient de

meilleures conditions de vie, qu'elles étaient à portée de bourse, et parce que les propriétaires et locataires suburbains ont librement choisi ces environnements plutôt que d'autres.

Je serais personnellement assez d'accord avec votre idée implicite selon laquelle les périphéries seraient mieux faites si des concepteurs créatifs y étaient plus largement impliqués. Mais ce ne serait vrai que pour ces consommateurs particuliers, comme vous et moi, qui apprécient les maisons et les aménagements que ces concepteurs produiraient. Beaucoup, voire la plupart des autres choisiraient sans aucun doute les maisons qu'ils ont déjà choisies. C'est le cas là où les investisseurs ont offert un large choix de styles de maison et d'aménagements, assez large pour satisfaire les goûts de groupes de consommateurs très divers, aussi bien dans les hauts que dans les bas revenus.

Je ne comprends pas pourquoi vous évoquez Los Angeles comme un cas particulier. En fait, les périphéries de Los Angeles sont très semblables à celles qui entourent toutes les villes américaines, de New York à Chicago et de Boston à San Francisco, Denver, Houston, etc. Leurs apparences et leurs structures sont très similaires. Les banlieues sont aux États-Unis la forme normale de croissance des villes. En fait, c'est partout dans le monde leur mode normal de croissance. Les villes se sont toujours étendues sur leurs marges.

Toutes les grandes métropoles d'Europe, d'Asie, d'Amérique latine, etc. se développent en construisant des banlieues, sur le modèle de celles de Los Angeles. Los Angeles n'a rien de particulier, sinon peut-être qu'elle a été la première très grande métropole à grandir avec l'automobile. Mais cela n'est plus exceptionnel, comparez les banlieues de Los Angeles avec celles de Bangkok, de Sao Paulo, de Stockholm, de Riyad, partout. Je serais tenté de vous demander de les comparer avec celles de Paris. Mais peut-être suis-je mal informé : est-ce que Paris est vraiment la grande exception ?

Encore une chose : tant que les gens préféreront les dispositifs à faible densité, avec beaucoup d'espace au sol, un garage pour la voiture familiale et un bout de jardin par-dessus le marché, la croissance de la population aura pour immédiate conséquence la conquête par les usages urbains des territoires non urbanisés. L'augmentation des revenus des familles et la croissance de la population ont pour inévitable équivalent la réduction des terres non urbanisées. Comme elles l'ont fait à travers l'histoire, les villes se développent aux dépens de l'espace environnant. Je pense qu'il s'agit d'une de ces choses auxquelles personne ne peut rien, quelque soit notre désir qu'il en aille autrement.

S. M. : Je ne sous-entendais certainement pas que Paris — ni aucune autre métropole que je connaisse — fasse exception au processus général de suburbanisation et de délocalisation. Nous savons que ce n'est pas le cas et que cela

ne pourrait probablement pas l'être. Vos articles sur la localisation nous aident à comprendre comment ces transformations globales affectent nos villes et nos territoires, même si leurs effets physiques sont ici, comme partout, modifiés par des contextes particuliers (d'ordres géographique, culturel, économique et politique) qui sont différents des autres et en particulier de ceux des États-Unis. Et c'est pour cette raison que je mentionnais Los Angeles comme une relative exception, puisque cette ville entièrement post-industrielle s'est développée sur un immense territoire disponible, quasi vierge, qui n'avait été que faiblement façonné par les formes antérieures d'économie, d'usage et de culture (même si les choses ne sont sans doute pas si simples).

Dans beaucoup de régions du monde, et presque partout en Europe occidentale, il n'en va pas de même. Non seulement l'espace n'est pas assez abondant pour satisfaire tous les besoins et les goûts concurrents des gens, mais en outre, chaque morceau de terre témoigne simultanément d'usages qui appartiennent aux ères pré-industrielle, industrielle et post-industrielle. Vous avez raison de dire que les villes se sont toujours étendues sur leurs marges et que ce mouvement est aujourd'hui irrépensible. Mais l'échelle et la vitesse de la suburbanisation actuelle sont telles qu'elles pourraient conduire, sans contrôle, sans projets ou sans idées alternatives, à une privatisation générale du territoire et à un effacement des différentes cultures locales. Je ne prétends pas qu'il faille fonder la planification sur la nostalgie, mais qu'il s'agit de considérer que le présent et le futur ne peuvent s'affranchir du passé et que l'espace et le territoire ne sont pas simplement une banque d'agréments naturels, mais sont aussi de la culture capitalisée.

Pensez-vous qu'il soit inutile ou absurde de rechercher des formes de continuité ou de compromis entre les environnements que nous avons hérités et nos besoins changeants, particulièrement dans les régions nombreuses où chaque morceau de terre est culturellement et socialement signifiant ? Et sinon, ne croyez-vous pas que ce soit précisément l'une des tâches majeures de la planification que de permettre à chaque parcelle de territoire d'être utilisée, appréciée et aimée comme un lieu potentiel, et ce malgré la globalisation.

M. W. : Chaque ville occupe un site unique et provient d'une histoire unique. Chacune a par conséquent aussi ses qualités propres et uniques, qui sont parfois déterminantes pour ses habitants. Nous souhaitons bien sûr protéger ces qualités et leurs significations associées, même si nous savons que chaque ville doit se transformer dans le temps. Ces transformations sont parfois considérables, comme elles le furent à Paris sous Haussmann, ou à Los Angeles avec l'automobile. Néanmoins, tant qu'il se trouvera des qualités sus-

ceptibles d'être conservées, protégées ou optimisées, nous chercherons vous comme moi à faire en sorte qu'elles le soient.

La globalisation de la société urbaine signifie qu'inévitablement, chaque endroit est de plus en plus connecté à tous les autres, de sorte qu'aucune ville n'est plus isolée. Les villes ne sont plus autonomes ; elles font toutes partie du système urbain global. Les vies des citadins dans chacune d'elles sont intimement liées à celles de citadins dans toutes les autres.

Et pourtant, chaque ville est située dans un lieu géographique particulier, dont les conditions affectent intimement la vie de ceux qui y vivent. Il est par conséquent essentiel — et c'est effectivement une des missions capitales de la planification — d'améliorer les conditions de vie dans cet environnement local. On nous rappelle souvent qu'il faut penser globalement mais agir localement.

Confrontées à une croissance démographique persistante, les grandes villes vont devenir plus grandes encore, et la plupart du temps en s'étendant spatialement vers l'extérieur. Il se peut que nous préférions que leurs environs autrefois libres conservent cette ouverture, soit parce qu'il en a été ainsi dans l'histoire, soit pour leur beauté propre, ou encore parce que nous pensons que leurs habitants futurs profiteront des vertus, récréatives ou autres, que l'on attribue aux espaces ouverts non urbanisés. Mais d'une manière générale, il est également vrai que la valeur des terrains aux marges des métropoles est bien plus élevée lorsqu'ils sont urbanisés que lorsqu'on les maintient en terres agricoles ou en forêts. C'est la raison pour laquelle fermiers et forestiers ont montré un vif empressement à vendre aux aménageurs suburbains, ce qui explique, entre autres facteurs, que partout dans le monde les maisons individuelles ont envahi les environs des métropoles. À moins que les citoyens ne manifestent le désir d'acheter ces terres pour les convertir en parcs ouverts protégés ou les exploiter à d'autres fins publiques, je suppose que les campagnes que l'histoire nous a léguées continueront à être transformées en de nouveaux lotissements suburbains pour satisfaire la demande des gens.

Heureusement, les planificateurs, les architectes et les urbanistes s'efforcent d'améliorer la qualité des environnements locaux. Comme je l'ai dit, je souhaite qu'ils continuent de le faire en élargissant l'éventail des genres de projets offerts sur le libre marché, de sorte que des individus aux goûts et aux revenus variés puissent y choisir les qualités environnementales qu'ils préfèrent. Dans ce meilleur des mondes possibles, nous devrions tous pouvoir bénéficier à la fois de la créativité des hommes de projet et de cette liberté de choisir individuellement ce qui nous convient à chacun.

S. M. : On peut aussi penser que l'enjeu majeur de cette ère suburbaine dans laquelle nous sommes entrés est justement d'accommoder les différents usages du paysage et plus généralement de conjuguer les avantages de la ville et de la campagne plutôt que d'accumuler les inconvénients de chacune (comme dans les nombreuses banlieues où règne une promiscuité sans communauté). À cet égard, il est frappant de voir que, depuis la *villégiatura* renaissante au moins, la *suburbia* a toujours été un terrain d'expérimentation privilégié de ce désir d'articulation entre l'universel et le local, au point que l'on pourrait parler d'une véritable tradition suburbaniste, à la fois différente et complémentaire de l'urbanisme proprement dit : une tradition alternative qui considérerait le site ou le paysage comme les infrastructures possibles d'autres formes d'urbanité. Du moins est-ce l'hypothèse que nous avons essayé d'explorer au cours du cycle de conférences (« Suburbanisme et paysage ») que votre communication est venue conclure.

Vous même, en-deçà ou au-delà de votre activité de théoricien, avez à de nombreuses reprises participé à des opérations locales de planification urbaine et suburbaine : je pense en particulier au BART de San Francisco ou à la fondation de la ville nouvelle de Milton Keynes en Grande-Bretagne où vous avez essayé de promouvoir votre conception d'une planification fondée sur la notion centrale d'accessibilité. Pourriez-vous nous dire ce qu'a été votre rôle dans ces circonstances où vous avez été amené à « agir localement », si ce rôle a été facile à tenir (notamment par rapport aux urbanistes, aux architectes et aux paysagistes), et enfin quelles sont les principales leçons que vous reprenez aujourd'hui de ces expériences, au vu de leurs résultats ?

Je serais curieux, enfin, de savoir s'il est des réalisations contemporaines de *suburban planning* qui vous paraissent particulièrement intéressantes, voire exemplaires de la démarche que vous défendez.

M. W. : À la suite de notre séminaire à la SFA en avril dernier, ma femme et moi avons été invités en Angleterre à venir revoir l'ensemble des aménagements de la ville de Milton Keynes. Comme je n'y étais pas retourné depuis des années, j'ai été frappé par l'échelle et par la qualité des choses qui ont été réalisées là-bas. Je m'en doutais déjà, mais j'ai en effet pu constater que Milton Keynes est une réussite exceptionnelle.

Voici un projet suburbain à basse densité avec plus de 100 000 habitants à ce jour, construit sur de hautes exigences et avec un soin méticuleux du détail. Il fut conçu initialement à la fin des années soixante comme un établissement urbain pour l'ère post-industrielle — une ville pour des industries de l'information. Prévoyant que pratiquement toutes les familles finiraient par posséder une automobile, la structure spatiale de base est une grille viaire majeure qui

découpe des îlots carrés d'un kilomètre de côté. Chaque maillon contient à son tour des maisons et un assortiment complet de commerces, de services et d'équipements de loisirs. Le très grand centre-ville contient des bureaux, de gros centres commerciaux, des services aux entreprises et des équipements de loisirs à l'échelle de la ville. On trouve aussi deux universités à Milton Keynes, dont l'université libre, qui est une institution sans lieu (*nonplace*) dont les étudiants sont éparés dans le pays et au-delà, mais connectés grâce à des réseaux de communication.

Dans le but explicite de créer des environnements divers, un grand nombre d'architectes furent invités à donner des projets pour les lotissements d'habitations et les autres bâtiments. Afin de produire une certaine équité sociale, les prix des maisons varient du très bon marché au très élevé. Le génie de Milton Keynes, à mon sens, c'est sa diversité planifiée. Dès le départ, ses planificateurs ont cherché à promouvoir des opportunités d'emploi et des qualités environnementales susceptibles de convenir aux goûts et aux moyens de publics très divers et différents.

Comment y est-on arrivé ? Essentiellement grâce à la perspicacité d'une équipe de projet extraordinairement créative conduite par lord Richard Llewelyn-Davies, et d'une administration tout aussi créative dirigée par lord Jock Campbell, président de la société d'aménagement. Leur ambition commune était de construire une ville pour l'ère de l'information, un site où des gens provenant de toutes les couches sociales pourraient enrichir leurs vies grâce à de nouvelles offres d'éducation et d'occupation professionnelle et grâce à des conditions d'environnement optimales.

Un effort similaire, mais plus modeste, fut entrepris à peu près à la même époque à Columbia, dans le Maryland, entre Washington DC et Baltimore. James Rouse, promoteur à succès d'un grand nombre de centres commerciaux, avait été consterné par les conditions de vie des taudis de Baltimore. Prétendant que les aménageurs pouvaient faire des profits plus importants en construisant des lotissements suburbains toujours meilleurs et en offrant des alternatives à la vie dans les taudis, il s'employa à en donner la démonstration. Il fit l'acquisition d'un grand site et développa ce qu'il appela une « *city of love* ». Comme ses homologues anglais, il eut l'ambition d'accueillir des familles aux revenus les plus divers et de leur offrir de meilleures perspectives d'emploi et d'éducation dans des environnements confortables. Columbia est aujourd'hui une banlieue adulte avec une population heureuse et bien établie de résidents permanents. Je pense que ses habitants, tout comme ceux de Reston, une autre « ville nouvelle » du même genre en Virginie, jouissent d'un éventail d'opportunités aussi riche que celui que l'on trouve dans les sites suburbains partout ailleurs aux États-Unis.

Vous évoquez aussi le BART dans la région de la baie de San Francisco. Là, je suis au regret de dire que ce projet très prometteur a finalement été un échec. Au lieu de faire le choix du bus en site propre, le BART opta pour la technologie du chemin de fer. Mais les grands véhicules de transport ne fonctionnent que si de grands nombres de passagers ont les mêmes points de départ, les mêmes destinations et les mêmes horaires. Or la plupart des déplacements pendulaires se font aujourd'hui entre des points de départ et des points d'arrivée suburbains extrêmement dispersés, les naveteurs n'étant pas même assez nombreux pour remplir des bus ou des automobiles.

Les concepteurs du BART espéraient refaçonner le marché foncier suburbain en améliorant l'accessibilité de certaines stations choisies. Ils pensaient que ces endroits attireraient des lotissements à haute densité et de gros employeurs, favorisant ainsi la création de centres secondaires en lieu et place de l'étalement urbain. Cela ne s'est pas produit d'une façon tant soit peu sensible. Alors que le BART était censé contenir la marée de l'étalement suburbain, il ne fait qu'exacerber cet étalement en mettant des établissements urbains encore plus éloignés à portée pendulaire du centre de San Francisco, et cela à un coût par passager extrêmement élevé. Pourtant, le système s'étend, construisant de nouvelles lignes vers ces établissements exurbains, sans se soucier ni de la faible fréquentation ni des énormes coûts d'investissement et de fonctionnement, témoignant ainsi de la permanence de cette lubie mondiale du rail qui est probablement aussi inexorable que le processus de suburbanisation lui-même.

S. M. : En lisant les deux textes de vous traduits ci-après (l'un de 1963 et l'autre d'aujourd'hui), on ne peut qu'être frappé par la continuité du regard que vous portez sur les mécanismes de la suburbanisation, et par la distinction forte et centrale que vous y faites entre la ville comme réalité physique et l'urbanité comme facilité d'interagir librement avec d'autres. Vous expliquez qu'à cause de la révolution qu'ont récemment connue les technologies de transport et de communication, cette distinction autrefois purement conceptuelle s'est transformée en un divorce réel grandissant que la suburbanisation traduit directement. Dans d'autres essais, vous avez expliqué que les solutions à de nombreux « problèmes urbains » ne devraient pas être cherchées du côté des formes construites mais plutôt du côté des formes d'interaction, manière de souligner une fois encore que les qualités matérielles de la ville ne traduisent ni complètement ni parfaitement ses fonctionnements « logiciels ».

Mais iriez-vous jusqu'à dire que le futur de l'urbanité ne tient plus qu'à de tels aménagements logiciels, comme on l'entend dire parfois ? Que pensez-vous des allégations qui prédisent non plus seulement un divorce entre espace

réel et virtuel, mais une véritable substitution de l'un à l'autre, et qui prétendent que de nouveaux progrès dans les mêmes technologies pourraient finir soit par nous émanciper de tout lieu de référence plus ou moins fixe, soit par inverser les mécanismes de la suburbanisation en permettant aux gens de jouir, depuis quelques lieux sur-urbains bien équipés, de toutes les richesses et de tous les agréments du monde ?

M. W. : Il n'y a que dans la science-fiction et les contes de fées que les gens vivent dans le cyberspace ou à Fantasyland. Ici-bas, la plupart d'entre nous vivons et travaillons dans des villes physiques... et, c'est vrai, dans leurs périphéries. Nous nous préoccupons tous énormément des qualités physiques de ces endroits. Nous dépensons une grande partie de nos revenus à choisir les quartiers qui nous plaisent, et une bien plus grande encore à arranger nos demeures selon nos goûts. Les environnements physiques dans lesquels nous vivons sont toujours extrêmement importants pour nous tous. Ils sont des facteurs essentiels de nos niveaux de vie, des qualités de nos existences et bien sûr de la perception que nous avons de nous-mêmes. J'espère n'avoir rien dit qui vous laisserait penser que je fais peu de cas de ces environnements physiques.

Il importe que de bonnes écoles soient à proximité pour nos enfants, que notre médecin puisse être joint rapidement, que des emplois convenables et les boutiques dont nous avons besoins soient facilement accessibles, que les activités récréatives que nous préférons puissent être pratiquées dans les environs, et que les éventails de services et de relations qui nous intéressent soient situés à notre portée. Il importe aussi que les aspects visuels des espaces qui nous entourent conviennent à nos préférences esthétiques. Enfin il nous importe que nos voisins soient de bonne compagnie, que la criminalité, les conditions de la circulation et la pollution atmosphérique ne soient pas prohibitives, que l'eau soit potable et que les opportunités locales en matière de loisirs conviennent à nos goûts individuels.

Mais, c'est vrai, je pense également que nous ne sommes plus aussi limités à ces situations locales que nos ancêtres l'étaient. Les moyens de communication et de transport nous permettent d'étendre notre espace de vie bien au-delà de nos environnements locaux et d'entretenir des relations étroites avec des personnes situées à de grandes distances. Ceux qui passent beaucoup de temps à naviguer sur l'Internet, à utiliser le téléphone à longue distance ou la télécopie, vivent, au plein sens du mot, dans des communautés spatialement étendues qui sont par essence non locales (placeless). Leurs vies sont incontestablement enrichies par ces relations spatialement étendues, et les personnes avec qui elles interagissent ainsi peuvent compter autant pour eux que celles

qui vivent la porte à côté. Il n'empêche qu'il y a toujours une porte à côté... même pour les explorateurs du cyberspace.

Vous demandez s'il peut y avoir un rôle pour les urbanistes, les architectes et les paysagistes dans ce nouveau monde de réseaux universels de communication et de transport. Oui, bien sûr ! Comme je le disais en parlant de Milton Keynes, de Columbia et des autres périphéries à la fois bien conçues et bon marché, les qualités supérieures de ces environnements construits furent indiscutablement la création de leurs concepteurs. Ce sur quoi j'ai voulu insister, c'est plutôt sur le fait qu'il y a d'autres choses dans la vie urbaine que les bâtiments, les routes et les formes d'occupation des sols. Ce qui compte le plus pour les gens qui les habitent, ce sont les activités et les interactions sociales, politiques et économiques qui sont conduites dans les villes et entre elles. Et ce qui m'a préoccupé, c'est que de nombreux concepteurs d'environnements physiques n'aient justement pas paru aussi préoccupés par ces environnements socio-économiques.

Parce que les gens qui vivent dans les villes sont si différents par leurs cultures, leurs valeurs, leurs besoins, leurs préoccupations et leurs activités, j'ai souhaité que nous améliorions notre capacité à offrir des environnements à la fois sociaux et physiques qui aient la même diversité. Pour cela, il nous faudra adopter des formes de planification qui visent délibérément à produire des résultats différents. Je gage que de telles approches devront impliquer activement ces populations diverses, à la fois comme parties prenantes des décisions collectives sur les grands projets et comme individus faisant leurs choix dans des marchés beaucoup plus ouverts susceptibles d'offrir des services urbains différents aussi bien que des environnements urbains différents.

Si nous pouvons apprendre à décentraliser la planification, à l'extraire de son lieu traditionnel aux mains de quelques professionnels, pour en élargir la pratique dans des forums publics ouverts, alors nous apprendrons du même coup à rendre plus démocratique cette activité fondamentalement politique. Au cas où nous y parviendrions, davantage de gens parmi les millions concernés en deviendraient les bénéficiaires — le pauvre aussi bien que le riche, le marginal aussi bien que le conformiste, le jeune, le vieux, l'immigré, l'autochtone et tous ceux, très nombreux, qui composent la société pluraliste moderne. Après tout, c'est le bien-être des urbains, et pas la forme de la ville, qui devrait nous guider dans nos activités professionnelles.

S. M. : J'aimerais tout de même, Melvin Webber, vous poser une dernière question. Dès les années soixante, vous avez vanté l'automobile comme le meilleur moyen de transport en ce qu'il offre aux individus un service privé, porte à porte, sans attente et sans transfert. Et vous avez souligné son rôle détermi-

nant dans la production d'un urbanisme diffus. Depuis quelques années pourtant, l'une de vos préoccupations majeures est de promouvoir l'utilisation des automobiles privées comme système de transport public, afin de limiter les coûts manifestes de la congestion du trafic, ainsi que plusieurs autres coûts économiques et sociaux liés à la dispersion urbaine. Cette ambition ne serait-elle pas contradictoire avec votre postulat initial, et ne représente-t-elle pas de toute façon une solution secondaire et temporaire sachant que la dispersion doit à vos yeux se poursuivre ?

Est-ce qu'elle ne montre pas surtout qu'il était peut-être imprudent de promouvoir un système routier qui a conduit à la formation d'une structure urbaine qui interdit aujourd'hui tout autre système de transport ?

Ne craignez-vous pas de la même façon que les autres inconvénients que vous dénoncez, comme par exemple « le grand fléau de la monotonie » des banlieues, ne soient *de facto* des conséquences inhérentes aux mécanismes du libre marché, et qui pourraient finir par avoir aussi des coûts économiques ? En d'autres termes, n'aurait-il pas été plus sage d'adopter une forme de planification un peu moins « permissive » et un peu plus prévoyante (*provident*) ?

M. W. : Quitte à paraître excessivement redondant, permettez-moi d'insister à nouveau sur un point : je pense que le développement des banlieues a été tout à la fois bénéfique et clairvoyant. En dépit, ou peut-être à cause de la dissémination, les périphéries ont offert de meilleures conditions de vie aux centaines de millions de personnes qui ont choisi d'y vivre. Le développement des automobiles a, lui aussi, été bénéfique et clairvoyant, car elles offrent à tout le monde liberté de mouvement et accès facile à toutes sortes d'opportunités.

Nous apprenons maintenant à limiter les quelques effets de l'automobile que la plupart des gens jugent indésirables. Je ne parle évidemment pas des périphéries, car celles-ci sont largement appréciées. Je fais plutôt allusion à la pollution atmosphérique et sonore, à la consommation de pétrole, aux accidents de la route, à la congestion du trafic, et à l'échec des services de transport public. Ici, en Californie, nous nous sommes débarrassés de la plupart des polluants émis par les pots d'échappements, et les voitures propres sont pour bientôt. Avec le temps, les inconvénients liés au trafic ont régulièrement décliné. Le rendement des moteurs à explosion a été amélioré et l'on commence déjà à produire des voitures électriques. Si nous étions suffisamment préoccupés par la congestion du trafic, nous ferions payer aux automobilistes des taxes routières et des taxes d'embouteillages. À présent, nous essayons de marier les nouveaux systèmes de communication électronique aux automobiles privées afin d'offrir aux gens privés de voiture un substitut aux systèmes de transport public par bus et par chemin de fer.

Tout cela pour dire que beaucoup de technologies et de ressources techniques sont à notre disposition pour atténuer les effets négatifs de l'automobile. Lorsque nous avons échoué à les éliminer, c'est généralement qu'il y manquait la volonté politique ; autrement dit, c'est parce que ces problèmes ne sont pas encore suffisamment cruciaux pour susciter de la part des citoyens l'exigence d'y remédier.

Au risque de passer à nouveau pour un Pangloss, il me semble que les traits déterminants de la métropole moderne sont fondamentalement compatibles et qu'ils se renforcent les uns les autres. Ce sont la migration massive vers les métropoles, l'augmentation constante du revenu des ménages, la multiplication des automobiles privées et l'expansion des moyens de communication. Ce sont aussi la générosité spatiale des périphéries, les lotissements résidentiels décents et peu denses, l'expansion des industries du savoir, l'augmentation de la liberté de localisation, l'accessibilité d'emplois dans les périphéries, l'extension du rôle des femmes, les mécanismes de gouvernement démocratique et l'opportunité offerte aux individus et aux familles de se déterminer eux-mêmes dans des environnements de libre marché. Si tout cela vous paraît conduire au meilleur des mondes possibles... eh bien, c'est parce que la permissivité est bel et bien providentielle.

(Traduit par Thomas Laurens et Sébastien Marot)

