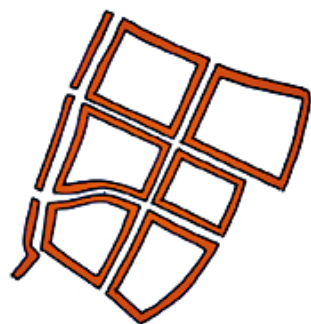


# La ville de la PANTOUFLE et le bio-îlot

Îlots-quartier



Les îles



Le bâti



Le paysage



À chaque projet, se collant le réel au plus près du local, les architectes avancent vers la ville durable, sans théorie préconçue ni Charte d'Athènes. « La ville durable sera celle de la proximité, une ville de la pantoufle ! » assure Philippe Madec. Au cœur de ce qu'il nomme le « bio-îlot », tous les aspects du quotidien seront à portée de pieds, dans une sobriété du déplacement qui mesurera l'espace urbain en minutes plutôt qu'en kilomètres. Solliciter une proximité de l'architecture, voilà une revendication particulière pas si répandue.

La crise planétaire valide la radicalité du propos du philosophe allemand Peter Sloterdijk : « On commence peu à peu à comprendre que l'actuel way of life et le long terme sont deux choses qui s'excluent totalement l'une l'autre. » À l'inverse d'une croyance têtue, la technique seule ne sauvera pas la civilisation. La preuve ? Les émissions de CO<sub>2</sub> croissent de 3 % par an au-delà du plus sombre scénario du GIEC<sup>3</sup>. Malgré le progrès du parc automobile, « depuis 1990, l'Union européenne a réussi à contenir ses émissions... sauf dans le domaine des transports où elles ont augmenté de 18 % ». Une révolution des mentalités et des modes de vie s'impose donc. Le monde déjà là, celui des préoccupations de la quotidienneté, ne s'arrête pas aux choses, aux petits gestes, mais au vivre ensemble dont les gestes concrets soudent la tenue. Le bio-îlot comme outil de conception de la ville durable a été expérimenté par deux fois : à Montpellier, à l'occasion d'un concours pour la rénovation du quartier Près d'Arènes élaboré en

collaboration avec les paysagistes in situ et à Lyon, dans l'hypothèse pédagogique Lyon 2050, par trois étudiantes de l'École nationale supérieure d'architecture de Lyon – Julie Hamm, Cécile Barras, Mathilde Bey – qui ont testé ce concept pour la reconversion de Villeurbanne.

## Le bio-îlot, une dimension temporelle

Dans l'agglomération de Montpellier, 60 % des émissions de CO<sub>2</sub> résultent du trafic automobile. En ville dense, la voiture n'est plus synonyme de liberté, mais d'aliénation et de maladie. L'idée était de prôner une autre ville, face à un avenir proche à +2°C et un baril de pétrole supérieur à 200 dollars. La proximité importait autant que le déplacement, le confort urbain complétait la performance du bâti. De là est née une ville à la mobilité lente, voire une ville de l'immobilité. Le bio-îlot, quartier en soi, mixte, dense, figurable, définit des aires identifiables, assez étendues pour échapper aux écueils du communautarisme.





En terrain plat, en ville, un déplacement de 5 à 7 minutes se fait sans voiture ni vélo, à pied. Au sein d'un territoire de 1,5 kilomètre de côté, une vie quotidienne se développe à portée de pieds, de pantoufles. Chaque bio-îlot de 22,5 hectares accueille 2 250 logements, 7 000 habitants environ, une petite ville. Près d'Arènes – sept bio-îlots, 40 000 habitants à venir –, à moins de 250 mètres, on trouve toujours des commerces et/ou un équipement.

### Une autre hiérarchie piéton/automobile

Les véhicules automobiles individuels et collectifs circulent sur les voies existantes de desserte territoriale. Ils n'entrent pas dans les îlots, si ce n'est pour les raisons de sécurité, répurgation, déménagement, besoins des personnes à mobilité réduite, etc. Dès le seuil franchi, ils disparaissent vers des parcs de stationnement en silo ou souterrain. L'intérieur des îlots est dédié aux piétons, cycles et chevaux municipaux. Il y gagne en sérénité, en vie paisible, en proximité désirable. Un bâti haut continu avec arcades cristallise leur périphérie à des hauteurs variables selon l'ensoleillement. Le bâti à l'intérieur est plus bas, mais non moins dense, selon un caractère plus vernaculaire, à une échelle urbaine humaine.

### La ville humide et le fleuve vert

Le bio-îlot fait lieu. Mais que serait le lieu sans le lien, sans le passage au-delà de l'horizon ? Poreux, il déborde, non pas au fil des voies automobiles, mais par un fleuve vert et ses affluents, une continuité écologique et paysagère. Cette rivière végétale irrigue l'ensemble du site. Lieu privilégié des marcheurs, cyclistes et cavaliers, elle combine de multiples qualités : puits important de carbone, maîtrise du climat par la création d'ombre, retour de la faune et de la flore urbaine, réduction de l'entretien et suppression de l'arrosage, lieu serein de repos et de déplacements doux, chemin de l'eau et phyto-remédiation, etc. C'est l'instrument de la ville humide, indispensable pour contrer les effets néfastes de la ville asséchée, celle de la surchauffe minérale dont l'aridité chasse la biodiversité. Ce fleuve d'arbres, armature urbaine végétale forte et continue, dessert tous les équipements et invente un espace public sous un couvert arboré.

### Le bio-îlot : un outil critique

Le travail mené par Barras, Bey et Hamm révèle les capacités du bio-îlot à faire muter la ville existante sur elle-même, dans ses étendues intérieures. À Montpellier, le projet relève de la rénovation, à Villeurbanne, de la modification. Poser un bio-îlot sur la ville l'interroge sur ses lacunes quant à une vie quotidienne éco-responsable. Il questionne Villeurbanne sur l'avenir de ses tissus industriel et pavillonnaire. Réduit à 1 kilomètre, il « constitue un bassin de vie permettant à ses habitants de retrouver l'échelle de la proximité au quotidien, écrivent les trois conceptrices. Nous sommes en pleine contradiction : à mesure que le temps libre augmente depuis un siècle, le sentiment de manquer de temps se développe. En offrant une organisation spatiale favorable aux échelles de proximité en termes de services, de commerces, d'équipement, de lieux de travail, loisirs et culture, la ville de 2050 redonnera à chaque habitant la possibilité de s'approprier son rythme de vie », soutiennent-elles.

### Un gène de la ville fractale

Le bio-îlot n'a pas de forme préétablie. Il s'agit d'une figure d'appartenance à un quotidien. Nous voilà proche d'une conception de la ville fractale et de son gène, la figure analogue<sup>5</sup> : chaque îlot possède les caractéristiques du tout, à une échelle et un âge près. Par sa taille et sa situation, il cumule les qualités du village et de la métropole à la fois. Du village, il retient une mesure distinctive de mixité et une temporalité douce. De la métropole, il prélève les dimensions étendues du transport en commun et l'exceptionnel qui rend le quotidien savoureux. Médiation d'usages,

logique de voisinage, aire d'appartenance, il complète la conception trop abstraite de la ville métropole « déterritorialisée » horizontale, par des aspects concrets de la vie urbaine localisée verticale.

En engageant toute sa puissance dans le monde humain commun, l'architecture regagne en vitalité et permet sa reconsidération absolue confrontée aux enjeux enfin abordés de l'avenir éventuel. Installation de la vie par la matière, elle procède d'une bienveillance aujourd'hui plus que jamais requise aux côtés du « Petit Homme » cher à Alvar Aalto. ☒

philippe madec

1. La dénomination « ville de la pantoufle » provient de Hans Thoolen, urbaniste de Breda, aux Pays-Bas.
2. Peter Sloterdijk, *Dans le même bateau, essai sur l'hyperbolique*, Rivages, Paris, 2002 (publié en Allemagne en 1993 sous le titre *Im selben Boot. Versuch über die Hyperpolitik*).
3. GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. Voir les prévisions contenues dans le Rapport 4 de 2007 sur [www.ipcc.ch](http://www.ipcc.ch).
4. Yves Sciamma, *Le Changement climatique, une nouvelle ère sur la Terre*, Larousse, Paris, 2005, p.71.
5. Philippe Madec, *Vers une génétique urbaine*, Société des auteurs et gens de lettres, Paris, 1983, et « Masséna Analogon » in La Consultation Masséna, éditions d'Art Albert Skira, Genève, 1996.

