

Philippe Madec

# La Ville de la Pantoufle, la conférence

Conférence donnée à L'Académie Royale des Beaux-Arts, à Bruxelles le 20 janvier 2011, à l'occasion du colloque « Marche et Design Urbain »,

## 0. « L'actuel way of life et le long terme... »

La crise de la Terre se renforce d'année en année. Le climato-scepticisme ne manifeste rien d'autre que l'hérésie cynique de pays riches responsables du dérèglement climatique qui est bel et bien là. Pour une nouvelle première fois, la température de 53,5°C sous abri a été relevée sur notre planète en 2010 qui est devenue la plus chaude des cent dernières années.

Les modes de vie sont en jeu. Il y a 18 ans, le philosophe allemand contemporain Peter Sloterdijk annonçait l'incompatibilité du monde ancien et du monde à venir. « 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 »<sup>1</sup> écrivait-il. Au terme de son propos, il posait l'obligation d'expérimenter et d'ajuster. Le nécessaire et nouvel usage du monde à venir ne naîtra pas du simple amendement de nos pratiques anciennes, il exige de l'invention. Voire de l'utopie. Mais située.

## 1. Vers une métamorphose de l'intérieur

Dans le cadre du Séminaire Européen organisé par Bruxelles Environnement : Rénovation Urbaine Durable [sustain@brussels](mailto:sustain@brussels), le 15 septembre dernier, j'évoquai ainsi notre situation que vous me donnez l'occasion d'illustrer aujourd'hui avec « La Ville de la Pantoufle » : « En Belgique comme en France, la construction neuve représente moins de 1% du parc existant.<sup>2</sup> [...] Nous ne sommes plus dans la logique de rénovation urbaine qui a déclenché les années des luttes urbaines. Il s'agit de réhabilitation de la ville existante. Car, même s'il est nécessaire d'opérer une révolution urbaine, il s'agira surtout d'une métamorphose des usages et d'une adaptation du bâti. L'essentiel ne sera pas une révolution formelle, mais une métamorphose de l'intérieur basée sur un changement radical des modes de vie. [...] On le sait : physiquement, la Bruxelles de demain, la métropole verte, ressemblera à la Bruxelles d'aujourd'hui parce que c'est déjà celle d'aujourd'hui. On ne la détruira pas pour en construire une autre ; on n'en a ni le temps, ni l'énergie, ni les ressources, ni l'envie. »<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> - SLOTERDIJK Peter, *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), p.85

<sup>2</sup> - DEPRez Bernard, *Maison passive : pas pour les accro-carburants !*, in *Imagine* 75, septembre et octobre 2009

<sup>3</sup> - MADEC Philippe, *Bruxelles, métropole Verte*, in [www.philippemadec.eu](http://www.philippemadec.eu), catégorie : conférence, date : 15 septembre 2010.

## 2. Trop de technique, pas assez de corps...

De l'installation des démarches de développement durable dans le monde, des constantes apparaissent, notamment l'hégémonie de la résolution par la technique de la crise environnementale. Pourtant, la nécessaire révolution des mentalités et des modes de vie qui nous réclame tous, ne se propagera pas seulement dans l'application de procédures techniques ou la mise en œuvre de techniques environnementales, même pertinentes. Ces procédures et ces techniques ne trouvent leur justesse dans la durée que si leur usage ordinaire est compris et correct. La valeur d'une technique dépend de l'usage qu'on en a. On l'a même bien entendu ce matin à propos du bus, du tram et du train. En outre, l'amélioration du parc automobile par la baisse de la consommation et la mise en place des pots catalytiques a été utile pour réduire la pollution automobile. Mais les résultats sont là. L'augmentation continue du trafic contrarie l'avancée technologique. « Depuis 1990, l'Union européenne a réussi à contenir ses émissions... sauf dans le domaine des transports où elles ont augmenté de 18% »<sup>4</sup>.

Dans la ville qui est en train d'advenir, la question de la puissance se jouera, elle sera d'abord la puissance collective des citoyens avant d'être de watts, de joules ou de lumens. Engager le citoyen dans l'aventure commune, ne se fera pas sans engager leurs corps, pas seulement leurs idées dans les réunions de quartiers, mais leurs bras pour planter tous ensemble, leurs mains pour ouvrir les fenêtres de leurs logements, leurs dos pour porter les sacs de pellets de leur chaudière à bois, leurs jambes pour marcher et pédaler. Moins de technique, plus de corps, plus de citoyenneté.

*BruxellesMobilité* rappelle à bon escient que 25,4% des déplacements automobiles des Bruxellois font moins d'un kilomètre, 50% moins de 3, 62,2% moins de 5<sup>5</sup>. Engager le citoyen dans l'histoire ne se fera pas sans lui ouvrir les espaces nécessaires à son action, il est utile qu'il incorpore l'histoire. C'est un des objets de la journée : quel design urbain pour la marche ?

## 3. 1991\_2004 Plourin-Lès-Morlaix (29) / La leçon des bourgs<sup>6</sup>

Entre 1991 et 2004, pendant quinze années, pas à pas, j'ai travaillé pour un bourg de 1.800 habitants en partenariat avec la population pour inventer leur centre. C'est à Plourin-Lès-Morlaix dans le Finistère. Dans ce contexte rural où la voiture est indispensable, nous avons organisé le centre de telle manière à ce que la voiture n'y soit plus utile une fois ses passagers arrivés. Deux principes nous ont guidés. Le premier est que la voiture ne devait pas occuper le cœur du centre et des espaces, pour laisser le vide ouvert aux pratiques collectives : les stationnements sont disposés en périphérie, au plus proche. Le second principe est la porosité : il s'agit d'ouvrir des raccourcis, des chemins de traverses, des passages étroits, pour que le piéton n'ait pas à suivre le même trajet que la voiture, mais des chemins moins longs. Nous avons ouverts des enclos mais sans les détruire, percer des ouvertures dans les clôtures, refuser de fermer certains lieux, installer tellement de « portes » entre des lieux différents que chaque année dans l'école du bourg, les enfants de CM2 font un exercice de reconnaissance des portes du centre. Le centre inventé à Plourin ne réside pas que dans la réalisation de la mairie, de la médiathèque, de la place et des jardins créés, mais davantage dans une épaisseur apparue au creux de ce tissu urbain pourtant si fragile qu'il suffit parfois d'enlever une maison pour laisser entrer la campagne.

## 4. 1996\_... Pacé (35) / Topographie, paysage, biodiversité, marchabilité

Depuis 1996 et pour quelques temps encore, je suis l'urbaniste de conception et d'opération de la commune de Pacé, seconde commune en superficie et pôle d'appui du développement de Rennes Métropole, EcoCité exemplaire, lauréate du palmarès national. En 1996, la population de Pacé s'élève à environ 5.800 habitants ; en 2016, elle sera de 12.000. En 1996, la réalisation d'un vaste secteur commercial à l'Est (Cora, Truffaut, et IKEA) inquiète la municipalité. L'objectif des études est de consolider le centre ;

<sup>4</sup> - SCIAMA Yves, *Le Changement climatique, une nouvelle ère sur la Terre*, Larousse, Paris, 2005, p.71.

<sup>5</sup> - <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/a-pied-ou-a-velo>

<sup>6</sup> - MADEC Philippe, *Le temps à l'œuvre citoyen. Plourin-Lès-Morlaix 1991-2004*, éditions Jean-Michel Place et Sujet/Objet, Paris 2004

d'éviter le déplacement des commerces vers les grandes surfaces. Première décision : arrêter le développement vers l'Ouest au-delà de la vallée de la Flume. Première réalisation hautement symbolique : construction d'une passerelle pour les piétons et les cycles afin de rapprocher le nouveau quartier de l'Ouest du reste de la commune. Seconde décision essentielle : le développement de la commune se fera vers le Nord, non pas à partir d'une voirie, mais des fonds de vallées inondables, des corridors écologiques. La gestion de l'eau construit le paysage et la structure urbaine. Un paysage en naît, nourri du paysage rural existant et structuré par la réinterprétation d'une figure patrimoniale du paysage local : la rabine. Une rabine que nous ne reproduisons pas comme une allée plantée, mais comme un bois. La structure paysagère participe, par ses qualités de stockage de CO<sub>2</sub> et de poussières et d'oxygénation à l'amélioration de la qualité de l'air en ville : un boisement fonctionnant en puits de carbone fixe 4 tonnes de CO<sub>2</sub>/ha/an, 1 hectare de forêt fixe en moyenne 50 tonnes de poussières par an, et un boisement en croissance produit 10 tonnes d'O<sub>2</sub>/ha/an. L'évapotranspiration des arbres humidifie l'air, améliore le confort hygrothermique des espaces urbains et régule ainsi la température à l'échelle du micro climat : la masse végétale régule la température, pouvant entraîner en période chaude une baisse de 1 à 4°C.

Dans cette structure topographique, hydraulique et paysagère générale, nous installons des espaces de proximité. Les fonds de vallée deviennent les « Champs Elysées » de Pacé, sans voiture. Les chemins de l'eau et les continuités paysagères et écologiques accueillent un réseau très serré de chemin pour les piétons, les cycles, les bus et les chevaux, indépendant des voies automobiles. Le maillage dense et la qualité des chemins paisibles et sûrs incitent à la marche et au vélo.

Je ne rentrerai pas dans tous les détails de l'aménagement de ce projet qui s'étend sur 120 ha. Seulement ceci : dans nos projets la voirie automobile est un enjeu subalterne, résolu à la fin, une fois posé la gestion hydraulique, le paysage, les secteurs de construction, les réseaux doux et enfin la taille des parcelles. La taille et la forme des parcelles associées à la densité attendue procèdent par excellence du projet politique. Alors seulement on peut dessiner le réseau viaire.

Dans cette commune célébrée dans les années 60/70 pour la qualité de ses lotissements de maisons individuelles, nous avons construit des immeubles en R+5 (présentés comme R+3 avec attique en duplex), au bord des prairies inondables, maintenues pour être inondables et entretenues par une activité agricole pérenne : la pâture. Au bord de ces prairies, une répartition équitable du logement social et privé a produit un urbanisme qui illustre pour le WWF celui de la ville désirable.

## **5. 2007\_Montpellier (34), Restanques, Près d'Arènes / L'invention du Bio-îlot**

Lorsqu'en 2007 mon atelier est consulté pour le secteur des Restanques dans le quartier Près d'Arènes à Montpellier (concours que nous ne remporterons pas, mais qui nous apportera beaucoup), l'augmentation de l'échelle des interventions (le bourg de Plourin 1.800 hab ; Pacé 12.000 hab., Montpellier 250.000 hab) nous permet de théoriser le bio-îlot et la ville de la pantoufle.

Les principes étudiés auparavant : la voiture n'occupe jamais la place centrale ni spatialement ni conceptuellement ; les continuités sont hydrauliques, écologiques et de déplacements doux ; la porosité et la proximité sont les conditions d'une densité et d'une mixité désirables ; les distances temps importent autant que les distances espace, sont ici confortés et déployés par un contexte suffisamment intense pour apporter un réseau significatif de transports en commun et une programmation urbaine mixte suffisamment critique.

Sur le territoire des Restanques, ancien secteur d'entrepôts, quatre voies de desserte territoriale, deux en périphérie, deux à l'intérieur, opèrent un découpage pérenne. En le subdivisant, six méga-îlots apparaissent. Nous les voyons comme des quartiers à part entière auxquels nous allons donner la vocation de satisfaire la vie quotidienne de ses habitants, à portée de pied, en pantoufle. Chaque îlot, à l'instar d'un bourg, à l'instar de Plourin-Lès-Morlaix, est un bassin de vie, un bio-îlot donc.

Chaque quartier, mixte, dense, figurable, est polarisé et dédié aux piétons et aux cycles, traversé, sauf par la voiture qui n'y entre que pour les raisons habituelles de santé, de sécurité, de déménagement, de PMR,

mais pas davantage. Les véhicules automobiles sont avec les transports en commun sur les voies de desserte territoriale. Le bâti haut et continu sur arcade marque la périphérie, l'intérieur est plus bas, à une échelle plus domestique. Le plan est conçu à partir du logement et non pas des équipements, des monuments. La répartition du programme est pensée en fonction des distances-temps permettant d'accéder aux équipements et aux activités. Le paysage fait le lien, le liant. L'exceptionnel qui donne sa saveur au quotidien est un peu plus loin.

## **6. 2007/...\_Aubervilliers (93), le fort**

Actuellement, nous mettons en œuvre tous les principes du bio-îlot pour le projet urbain du Fort d'Aubervilliers, un serpent de mer de l'urbanisme français que l'éco-responsabilité permettra sans doute de résoudre. Ici, nous préservons une large étendue de Tiers Paysage, faisons évoluer une part des 8ha de jardins ouvriers vers des jardins partagés, créons un partenariat fort avec tous les acteurs locaux, installons une phytoremédiation in situ des eaux grises et brunes, une production d'énergie centralisée, imaginons une évolution du statut du foncier pour les coopératives d'habitants. Dans ce quartier sans voiture, nous faisons un large accueil au cheval (théâtre Zingaro, école de voltige de Bartabas, club équestre, équithérapie, chevaux municipaux). Entre autres...

## **7. 2008 Villeurbanne (69), 2009 Strasbourg (67)**

Le bio-îlot est publié dans la revue *Ecologik*<sup>7</sup> en 2009. Le bio-îlot devient un thème pédagogique, comme à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg. Mais ce qui est alors retenu était formel : une certaine dimension des îlots, les voies extérieures, les corridors verts.

Alors que le bio-îlot n'est pas formel, c'est d'abord une manière de se poser la question de l'installation de la vie quotidienne et quelques principes à confronter au réel. Comme le montre le travail effectué par trois architectes ingénieures dans le master que je dirigeais à Lyon. En imaginant l'évolution du quartier dit « Gratte-ciel Nord » à Villeurbanne, elles ont remporté le concours national étudiant lancé par la revue *La Recherche* et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie sur le thème : *Inventer la Cité de Demain*.

Il s'agit de comprendre les bassins de vie existant, puis de les interroger sur leurs capacités à satisfaire la vie de ses habitants. Ensuite, il s'agit de les compléter, d'y ajouter les fonctions, les porosités et les continuités paysagères absentes. Sans chercher une quelconque homogénéité, mais en confortant et en réhabilitant les différentes situations.

Le bio-îlot permet de se doter d'un outil qui sans réduire la complexité de la ville existante autorise de la manipuler. C'est un changement d'échelle au sens où la ville de Barcelone travaille actuellement sur le passage de la manzana aux supermanzanas, pour installer des mécanismes de continuité, pour inscrire les objets ou entités urbaines dans des ensembles plus pertinents.

C'est aussi un changement du rapport à l'échelle au sens d'une approche fractale : le bio-îlot possède les caractéristiques complexes analogues à celles de la ville, à une échelle et un temps près. Ce que l'on peut trouver dans l'urbanisme Newar au Népal, notamment à Bhaktapur, plus encore depuis que le centre ancien est devenu piétonnier.

L'atmosphère des intérieurs de bio-îlots n'est pas sans parenté avec l'exemple de porosité réussi à Bruxelles qu'est le parc Reine-Verte à Schaerbeek. On le voit ici, à l'instar des manzanas ouvertes, l'îlot fermé bruxellois n'explose pas, ou n'implose pas lorsqu'il admet les chemins de traverse.

---

<sup>7</sup> - MADEC Philippe, *La ville de la pantoufle et le bio-îlot*, in *Ecologik* #05, mars 2009

## 8. Repenser et changer les valeurs

Tout ce travail n'est pas seulement technique. S'il ne s'agit que d'ajouter les voies manquantes pour la marche ou le vélo, nous ne produirons pas la révolution des mentalités et des usages indispensables pour assumer la rupture entre « notre actuel way of life et le long terme ».

Aujourd'hui il est indispensable de compléter le discours (dominant, industriel, commercial et fasciné), la doxa contemporaine et ses rémanences modernistes, celui de la mobilité éclatante par un propos plus humaniste sur l'importance de l'immobile, de la lenteur, de la proximité et du voisinage. Il est profitable à tous points de vue d'ajouter le discours de la lenteur à celui de la vitesse, d'ajouter le discours de l'immobile à celui du mobile, celui du proche à celui du lointain, retrouver l'habiter et le temps de l'habiter, penser les territoires à partir de l'habitat et non pas des grands équipements, engager les valeurs de la culture quotidienne, la porter vers demain dans chaque lieu et de la sorte laisser remonter la diversité des situations habitées.

Si l'on pense la capacité des territoires à satisfaire les siens, et les façons dont un territoire peut se reposer, et avec lui, les siens, alors on voit que l'efficacité de la mobilité à tout prix possède un effet pervers, elle légitime l'absence d'équité territoriale, elle est un levier de l'iniquité territoriale. Repensons les grands équilibres, n'entrons pas dans les logiques de compensation. Dans la possibilité d'une moindre, alter ou lente mobilité, naît l'éventualité de quelques retrouvailles avec une autre face du monde, avec un aspect plus désirable, en fin de compte beaucoup plus libre, celui qui s'est affranchi d'une certaine aliénation matérielle, du déplacement quotidien contraint.

Plutôt que le zoning, bien sûr, mais aussi au-delà de la mixité qui décrit un état, je cherche les actions qui permettent de penser autrement les territoires et j'essaie de leur donner des valeurs positives : la pollénisation, la dispersion ou la dissémination.

## 9. Voir le réel : la récession

Il y a des mots qui font peur à certains. Lenteur, immobilité. Décroissance aussi. Quand on évoque un peu de moins de mobilité, on voit dans les yeux de nos interlocuteurs, l'effroi du spectre de la décroissance. « Non, il va tout de même pas nous parler de décroissance, de récession ! » Mais bien sûr que « oui » ; il faut parler de décroissance, dirait Paul Ariès, ou d'acroissance, dirait Serge Latouche, et même de récession. Parlons de la récession. Nous y sommes et très clairement. Un trentenaire en 2008 gagnait 15% de moins que son père au même âge, c'est-à-dire en 1978. Ce n'est pas de la récession cela ! Les Trente Glorieuses sont bien finies. Et les modes de vie ont déjà changé. « 86% des jeunes allemands [...] déclarent pouvoir se passer d'une voiture et pas d'Internet »<sup>8</sup>. Ils rendent compte d'une condition économique radicalement différente de celle de leurs parents. On estime qu'il faut disposer de quarante mille euros de revenus annuel par an pour pouvoir disposer une voiture, or quatre-vingt pour cent de la population européenne est en deçà. Et en France, l'âge moyen d'un acheteur d'une voiture neuve est cinquante-quatre ans. Notre société évolue, entre dans une nouvelle ère dont Jeremy Rifkin dit qu'elle « voit les réseaux prendre la place des marchés et la notion d'accès se substituer à celle de propriété »<sup>9</sup>. Cette évolution s'avère avec les expériences des Vélib' à Paris ou Vélo'v à Lyon. Leurs utilisateurs trouvent des vertus économiques, écologiques et pratiques au fait de ne pas posséder. Les premières expériences d'Autolib sont déjà probantes.

La demande de ralentissement de la ville est aujourd'hui devenu un phénomène, alors que son souhait est déjà ancien. Le mouvement nord américain des « walkable cities » - les villes marchables - se développent depuis le milieu des années 90, notamment avec Dan Burden. Le mouvement Cittaslow est né en 1999 à partir de l'intuition de Paolo Saturnini, ancien maire de Greve, en Toscane<sup>10</sup>, se poursuit avec le

---

<sup>8</sup> - LAUER Stéphane, « On lâche sa voiture », dossier *Modes de vie, les 10 révolutions*, in Le Monde magazine du 24 octobre 2009, p.28

<sup>9</sup> - RIFKIN Jeremy, *L'Âge de l'accès*, édition de la découverte, Paris, 20...

<sup>10</sup> - <http://www.cittaslow.net/>

travail de longue haleine mené par Hans Thoolen coordinateur de la qualité urbaine à Breda en Hollande, avec qui je partage la notion de « ville des proximités » en pantoufle , etc.

## 10. Le projet local / Eclaircie : l'invention de situations de voisinage

Il ne suffit pas de faire le deuil du modernisme. Non il convient de construire une posture contemporaine partageable, non dogmatique. Pour construire ce qui m'apparaît comme un rapprochement et non pas un resserrement du monde, des voies sont déjà proposées. Sur ces routes, des compagnons nous ont devancé :

- les « contrée » et « place », les « orientation » et « proximité » servant à décrire chez Martin Heidegger un espace à portée de main, irréductiblement charnel, incorporé<sup>11</sup>,
- les proxémies de Edward T. Hall, dimension subjective qui entoure chacun et distance physique à laquelle les individus se tiennent les uns des autres selon des règles culturelles subtiles<sup>12</sup>,
- la proximité comme « état de voisinage forcé avec d'innombrables coexistants de hasard » pour Peter Sloterdijk<sup>13</sup> ;
- « le projet local : une vision politique synthétique » d'Alberto Magnaghi<sup>14</sup> ;
- et l'invention du quotidien chez Michel de Certeau<sup>15</sup>.

Ils constituent pour moi le fonds théorique d'une montée du projet de monde éco-responsable, désirable. Mais pour donner sa chance à la quotidienneté et à la proximité qui sont les conditions physiques de ce rapprochement du monde, il est nécessaire de revendiquer la culture comme quatrième pilier du développement durable, de refonder le quotidien. Mais cela, je l'ai déjà dit souvent<sup>16</sup>.

---

<sup>11</sup> - HEIDEGGER Martin, « Pour servir de commentaire à Sérénité », in *Question III & IV*, éditions Gallimard, Paris, 2002 ; se reporter aussi à FRANCK Didier, *Heidegger et le problème de l'espace*, Paris, 1986, éditions de Minuit, Coll. « Arguments »

<sup>12</sup> - HALL Edward T., *La dimension cachée*, éditions du Seuil, Paris, 1984

<sup>13</sup> - SLOTERDIJK Peter, *Le Palais de Cristal. A l'intérieur du capitalisme planétaire*, op.cit, p 254

<sup>14</sup> - MAGNAGHI Alberti, *Le Projet Local*, Mardaga éditeur, Bruxelles, 2001

<sup>15</sup> - CERTEAU de Michel, *L'invention du quotidien*, éditions Gallimard, Paris, 1990

<sup>16</sup> - MADEC Philippe, *Le rôle de la culture dans le développement durable*, in [www.philippemadec.eu](http://www.philippemadec.eu), catégorie : conférence, dates : 02.10.03 ; 04.11.08 ; 26.10.09.