

Philippe Madec

« Ralentir la ville »

Conférence commune avec la philosophe Chris Younès, donnée à La Sucrière, à Lyon le 26 mai 2010, à l'occasion du cycle « Lyon 2100 » sous le thème « Ralentir la ville », dans le cadre de l'exposition des travaux de Luc Schuiten « Les villes végétales ».

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

La crise contemporaine de la Terre s'avère, malgré le climato-scepticisme qui ne sera peut-être que le dernier avatar de cette hérésie cynique de pays riches à l'origine du dérèglement climatique. Le réchauffement climatique est bien là. L'Afrique, qui en est le moins responsable, est le continent le plus touché. Le travail considérable de reforestation qui y est entrepris, à l'instar des actions de Wangari Maathai¹, est la réponse obstinée et pertinente d'une population qui vit au quotidien les effets du dérèglement et que le scepticisme blesse plus encore. Ce soir où je souhaite vous parler de manières de vivre, vous ne m'en voudrez pas d'avoir à nouveau recours au compagnonnage du philosophe contemporain allemand Peter Sloterdijk dont je cite bien souvent le propos d'il y a 15 ans, dans une parabole proclamant le troisième âge de la politique, annonçant 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* »² 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, mais exige de l'invention. Voire de l'utopie.

1_Vers une métamorphose de l'intérieur

On le sait : physiquement en France les établissements humains de demain, les établissements humains durables ressembleront à ceux d'aujourd'hui parce que ce sont ceux d'aujourd'hui. On ne les détruira pas pour en construire d'autres ; nous n'avons ni le temps ni l'énergie ni les ressources pour le faire. D'un point de vue « soutenable », on sait qu'il vaut mieux consolider que détruire, réhabiliter que démolir, quand entrent en ligne de compte l'énergie engagée dans la démolition, l'énergie engagée dans l'évacuation des déchets, l'énergie et les ressources nécessaires pour les matériaux de la construction neuve, la quantité de déchets à traiter et le coût du tri sélectif (le volume des déchets issus du secteur du bâtiment est supérieur au volume des déchets ménagers), la perte d'un certain nombre de logements. Et quand on prend en compte les relations profondes existantes entre une société et son territoire, on ne compte plus. Il n'y aura pas une révolution formelle, mais une métamorphose de l'intérieur basée sur un changement radical des modes de vie. Chaque action, quelque soit l'échelle où elle est menée, participe à une refondation des lieux et des sociétés où elle se déroule. Mais de quelle refondation s'agit-il ? Nous visons la refondation, ressentie, incorporée, pour rétablir l'estime entre un territoire, ses habitants et ses aménageurs. Elle passe par de nouvelles interprétations du territoire, de nouvelles manières d'y intervenir. Il ne suffira pas d'amender notre monde pour sortir de la situation actuelle. Il faudra cheminer vers une autre relation au monde, avec un peu plus de lenteur. La question de la puissance s'y jouera, sera d'abord la puissance collective des citoyens avant d'être de watts, de joules ou de lumens.

2_Repenser l'avenir

Lorsqu'en 1987, Gro Harlem Brundtland remet le rapport « *Our common future* », elle ne fait pas que vulgariser la notion de développement durable³. En proposant un nouveau *Contrat Social* à l'échelle planétaire, comme l'explique Chris Younès⁴, elle engage une conception éthique du temps, annonce l'avenir à la lumière de ce qui nous reste en commun. En tant qu'action dirigée vers une fin, le développement durable est une éthique, une philosophie pratique, une pensée de l'en-commun à l'œuvre dans le sauvetage de la civilisation et dans la possibilité d'un avenir pour les générations futures. Voilà qu'il nous faut de toute urgence repenser à l'avenir. Nous voilà entrés dans une époque où la nécessaire révolution du quotidien, annoncée par Sloterdijk, répond à l'éventualité de l'avenir.

3_Trop de technique, technologies, technocratie

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. Force est d'admettre que la valeur d'une technique dépend de l'usage qu'on en a. Ainsi, l'amélioration du parc automobile par la réduction 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% »⁵.

4_Repenser les valeurs

La bonne énergie n'étant ni verte ni l'alternative mais celle dont on n'a pas besoin, parvenir au changement demande de renverser les schémas bien huilés de la doxa contemporaine. Pour retrouver l'habiter et le temps de l'habiter, penser les territoires à partir de l'habitat et non pas les 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 identités, réfléchissons à la lenteur, voire à l'immobilité. En tout cas, arrêter de penser systématiquement que la mobilité, même douce, est la clé de l'aménagement du territoire. Ajoutons le discours de l'immobilité à celui dominant de la mobilité. Pensons l'immobilité, et l'équité territoriale, et la capacité des territoires à satisfaire les siens, et les façons dont un territoire peut se reposer, et avec lui, les siens. Alors nous verrons que 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, sortons des logiques de compensation. Donnons à chaque territoire la chance d'exister en tant que lui-même, une identité surviendra alors. Et une autre vie...

5_Faire le deuil du modernisme

Il nous faut faire le deuil d'un aménagement du territoire de Ponts et de Chaussées. Il nous faut faire le deuil de La Charte d'Athènes. Il nous faut même critiquer les modes techniques de déplacements collectifs, faire entrer l'immobile dans la balance du mobile. Valoriser l'immobile et, à cette fin, s'attaquer au discours actuel et consensuel de la mobilité, y compris à certains aspects

de la mobilité douce, m'expose soit à un total dédain, soit à la condescendance la plus amusée, soit encore à une attaque frontale au nom des grandes valeurs de la sacro-sainte « liberté de déplacement ». J'en ai déjà fait les frais, publiquement, plus d'une fois, lors de débats avec des élus de grandes villes qui s'équipaient de tramways. Pourtant dans la possibilité d'une moindre mobilité, certains voient 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. J'en fais partie.

Il y a plus de vingt ans, j'ai commencé un travail de reconnaissance des rémanences du Modernisme dans les discours contemporains d'architecture, d'urbanisme et d'aménagement du territoire, afin de préparer les ruptures nécessaires au sauvetage planétaire, au plein accès à un autre savoir-vivre le monde, véritablement éco-responsable. Nous sommes sortis du modernisme puis du post-modernisme, ces périodes où les excès d'exploitation de la Terre par l'homme ont creusé l'abîme qui s'élargit jusqu'à nous aujourd'hui. Nous vivons une époque que nous ne savons pas encore nommée, mais dont nous savons avec exactitude le rôle dans l'Histoire : inventer une nouvelle relation de l'humanité à sa planète, de l'homme à la Terre, une relation apaisée, qui autorisera la nécessaire métamorphose de nos mondes et rendra possible l'avenir des générations à venir.

S'attaquer à la mobilité, c'est s'attaquer à l'une des valeurs centrales, voire à la valeur centrale des trois siècles passés, des physiocrates, du libre-échange, de Ford et de la voiture pour tous, de la puissance domestiquée malgré sa force toujours accrue pour aller toujours plus vite toujours plus loin, du futurisme et du bolidisme, de l'individualisme revendiqué. C'est aussi s'attaquer à des fiertés nationales, celles des grandes infrastructures, ces véritables prouesses technologiques, du pont de Millau, celle de l'élégance de formes fluides des coupés Peugeot dessinés par Pininfarina, etc. Mais c'est aussi s'opposer à toute l'idéologie totalisante que le marketing de la mondialisation a su faire passer pour une vérité essentielle : la voiture individuelle signifierait la liberté individuelle et la réussite sociale.

Soyons d'emblée très clair. Je connais la nécessité de la mobilité individuelle dans tous les territoires, même non métropolitains, surtout tels qu'ils sont aménagés aujourd'hui. Je sais les différences entre les mondes urbains et les mondes ruraux et, au sein des mondes urbains, entre les métropoles, les villes et le péri-urbain. Je les pratique, les vis, les conçois au quotidien. Aussi mon propos ne pourra pas être universel, globalisant comme celui des constructeurs de voitures.

Aujourd'hui il est indispensable de compléter le discours (dominant, industriel, commercial et fasciné), la *doxa* de la mobilité éclatante, même douce, par un propos plus humaniste sur l'importance de l'immobile, de la lenteur, de la proximité et du voisinage. On proclame encore et toujours que la mobilité est synonyme de liberté, alors que nous voyons et vivons chaque jour l'exact inverse : le déplacement est contraint au quotidien et il aliène la vie d'une grande part de l'humanité, et est la source de la plus grande dégradation de la planète. Non, la mobilité n'est pas que la vie et l'immobilité n'est pas que la mort ou la récession.

6 Les origines du tout mobile

Bien sûr, l'engouement pour la mobilité trouve son origine dans la liberté du mouvement, liberté chèrement gagnée, dans la libération du déplacement des gens et des biens. La révolution physiocratique qui revendique cette liberté de déplacements économiques a annoncé la liberté de

déplacement des idées. Mais nous le savons : tout cela aboutit à Bison Futé, à l'embouteillage, à la congestion, au départ en vacances de tout le monde le même jour par la même autoroute. Et à une congestion telle de la ville que l'on assiste au retour des péages à l'entrée des villes, après tant de luttes pour supprimer l'octroi !

Bien sûr, pour que cette liberté de tous devienne la liberté de chacun, il a fallu que l'homme soit inventif, créateur, maîtrise la puissance du feu, de l'explosion, de la vapeur, la transmettre à la mécanique, se défasse de sa dépendance vis-à-vis de la nature, des courants, des vents et des animaux. Quand Henry Ford invente l'assemblage à la chaîne, construit « un moteur de voiture pour le plus grand nombre », il peut concevoir la Ford T, la voiture pour tous, « la voiture du XX^e siècle ». Ce que Citroën poursuit avec la 2cv. Tata ne fait pas autrement pour les Indiens actuellement. Mais nous le savons, pour cette liberté illusoire — ou qui fut avérée pendant un siècle seulement en Occident — l'homme s'est enchaîné aux machines, a consommé de plus en plus de ressources, de plus en plus d'espaces, a produit de plus en plus de déchet et de pollution.

Bien sûr, cette possibilité du déplacement a changé la conception de l'espace. Avec les Modernes, la vision classique et néo-classique de l'espace a explosé ; l'espace en est devenu infini, homogène, en expansion. Les moyens de déplacements avion, paquebot, voiture poussaient toujours plus loin ses limites. La ville sale, celle du chemin de l'âne, disait Le Corbusier, put s'ouvrir, s'élargir, s'étendre, devenir lumineuse, saine, en un mot : hygiéniste. On sait où cela nous a mené : à la séparation de l'habitat, des institutions, de l'industrie, des sports, les uns et les autres installées dans des zones séparées, selon une théorie du zoning. Chaque matin, l'individu qui se réveille dans la zone d'habitat se déplace vers la zone de travail et rentre le soir par la zone commerciale pour acheter de quoi manger dans la zone résidentielle. Le déplacement est la clé de l'urbanisme des modernes, dont certains plans contemporains n'ont pas encore fait le deuil. On sait que cela mène à l'étalement urbain. Que cela produit un territoire de discrimination et de rejet. Le territoire des modernes est celui de la ségrégation sociale et fonctionnelle. Cette ségrégation a été produite au nom de valeurs dites positives.

Quand la France finit de se reconstruire après la seconde guerre mondiale, l'un des objectifs de Paul Delouvrier⁶, l'un des principaux artisans de la planification française pendant les « Trente glorieuses », objectif pertinent alors, était que les ménages français devaient atteindre un taux de motorisation équivalent à celui des ménages américains. Aujourd'hui un vendeur de voiture de luxe qui ose s'appeler « la joie » montre un couple dans une décapotable traversant un paysage naturel intact à l'infini, hors de toute réalité quotidienne, dans un monde photoshopé. Plus aucun responsable de l'aménagement du territoire en Europe n'oserait maintenant, cinquante années plus tard, proposer le défi de Delouvrier. Les pays en voie de développement peuvent encore le penser.

« Tout doucement, la voiture libre arbitre et fantaisie devient une servitude (embouteillage, accidents, grégarisme, limitations de vitesse...), résume Mathieu Flonneau, chercheur au Centre d'histoire sociale du XX^e siècle⁷.

7 La doxa de la mobilité

Ce qui sert de fondation au discours contemporain de la mobilité est l'affirmation d'un droit, le droit à la mobilité. Et ce droit découlerait d'une liberté fondamentale : « la liberté d'aller où on veut, comme on veut ! ». Nous savons tous que si ce discours fonctionne parfaitement sur une

tribune politique (qui ne rêve d'aller où il veut, comme il veut ?), il ne recouvre que peu de réalité. Déjà, « on va où on peut, comme on peut » ! Et souvent « on va où on ne veut pas, et comme on ne veut pas », on va où on est obligé d'aller et comme on est obligé d'aller ! Rares sont les individus assez aisés et libres de leur temps, pour aller vivre loin de la multitude et indépendamment de son rythme. Le commun des mortels participe d'une vie collective dont il ne maîtrise ni la géométrie ni les rythmes.

8_La mobilité à tout prix

Le coût de construction d'un kilomètre de tramway est supérieur à vingt-cinq millions d'euros, entre vingt-cinq et trente, le kilomètre. C'est trois fois supérieur au prix d'un espace pour Busway, et c'est plus irrémédiable, beaucoup plus cher à la déconstruction. Pour 25 millions d'euros, combien de logements peut-on construire ? 300 logements BBC de 70 m² !

9_Le désenclavement

On explique avec le plus grand sérieux et sans doute les meilleurs sentiments de la Terre qu'il faut désenclaver les territoires, créer du lien. Ainsi hier dans une sainte colère le député-maire de Sarcelles, François Pupponi, réclamait un lien direct avec le secteur de Roissy pour que ses concitoyens puissent aller à l'embauche tôt le matin sur le site aéroportuaire. Sur un territoire de ségrégation, réclamer de la mobilité est une évidence : ségrégation et mobilité vont de pair. On peut même dire que : la performance de la mobilité légitime plus encore la ségrégation et l'éloignement. Les décennies de zoning puis de peuplement discriminatoire des secteurs ont créé des enclaves dans lesquelles la dureté de la vie est une expérience quotidienne. Pour sortir ces enclaves de leur isolement, de nombreux projets urbains proposent de les traverser par la création de nouvelles voies de transports en commun, de type tramway ou tram-train. Cette solution est vieille comme l'urbanisme : les baroques tracent leurs axes rayonnant dans la matière urbaine médiévale insalubre ; le baron Hausmann fera de même en ouvrant l'avenue de l'Opéra dans le chancre de Paris ; à la fin des années 1990 on créait une rue qui coupait en deux l'HBM le plus retranché de Paris, le 140 Ménilmontant ; etc. Mais si le principe fonctionne dans un tissu historique, constitué, épais, il échoue dans un tissu suburbain, diffus, lâche. Dans le premier cas, on crée un espace public ; dans le second cas, on ne fait qu'occuper le vide par un dispositif technique de plus. D'où la possibilité de incendies de bus et autre violence contre les transports en commun qui évoquent davantage ce qui est loin que ce qui est à proximité. Plutôt que désenclaver pourquoi ne pas chercher d'abord à donner une dignité à ces territoires en cherchant notamment à y développer l'économie. (cf. le projet de renouvellement urbain de Val-de-Reuil).

10_Changer les valeurs / Voir le réel : la récession

Il y a des mots qui font peur à certains. Lenteur, immobilité font partie de ceux-là. Sauf pour les secteurs 20 et 30, où tout le monde est d'accord. Dans les aménagements urbains (mais pourquoi surtout dans les centre-ville anciens ?), les secteurs 20 et 30 sont de véritables zones de liberté où les piétons peuvent traverser les voies et les parcourir sans contrainte de cheminement particulier, sans devoir emprunter des passages piétons d'ailleurs inexistants. L'urbanité est là dans cette situation équitable où le plus fragile est autant en sécurité que le plus fort, sur le même plan, sur le même sol, sans séparation de flux. Etre urbain ce n'est pas seulement habiter la ville, c'est savoir faire preuve d'amabilité, de courtoisie, s'arrêter pour laisser passer une voiture

ou un piéton. Il ne suffit pas de le dire aux habitants des villes, il convient de leur donner les conditions spatiales pour le faire simplement.

Il y a des mots qui font peur. Décroissance aussi. Quand on évoque un peu de moins de mobilité, un peu plus d'immobilité, 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 ou d'a-croissance 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 ! L'Etat dispose de moins en moins de moyens, il s'engage très peu dans le transport, il n'est qu'à voir les résultats du Grenelle ! Il faut intégrer ces nouvelles conditions dans les plans d'aménagement territoriaux.

11_Ne plus être capable de posséder

« 86% des jeunes allemands [...] déclarent pouvoir se passer d'une voiture et pas d'Internet »⁸. Ils rendent compte d'une condition économique radicalement différente de celle de leurs parents. Revenons en France. L'âge moyen d'un acheteur d'une voiture neuve est cinquante-quatre ans. 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. L'industrie automobile s'adaptera et construira des véhicules moins chers à l'achat et à l'usage, et les services décrits plus haut se développeront. Malgré cela il est indispensable de concevoir et d'aménager les différentes échelles des territoires en fonction de cette difficulté d'accès à la mobilité individuelle pour les générations qui viennent : les Trente Glorieuses sont bien finies.

12_Ne plus avoir envie de posséder

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 »⁹. 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. Elles concernent d'abord les métropoles. Ainsi dans son dossier « Mode de vie, les 10 révolutions », le *Monde magazine* du 24 octobre 2009 annonçait déjà que « 26 communes franciliennes vont mettre en place un service de location de voitures électriques en libre-service en 2011 »¹⁰. Cette disposition est sensée dans les contextes métropolitains comme Paris et l'Ile-de-France pour des raisons contraires : en banlieue parce que la précarité ne permet pas à chacun de posséder sa voiture, et à Paris parce que la qualité du réseau de transports en commun fait que soixante pour cent des ménages n'ont pas de voitures, alors que la moyenne nationale est de quatre-vingt pour cent de ménages propriétaire de leurs véhicules automobiles. Cela étant, ce dispositif trouve aussi tout son sens dans les secteurs ruraux et dans les petites villes où la dépendance au moyen de transport individuel se maintient.

13_Ralentir la ville

En France, en ce moment, grâce à Paul Ariès, l'idée d'une ville lente fait son chemin surtout dans la région lyonnaise : le colloque à Vaux-en-Velin le 18 février de cette année, le livre qui en sort

« Ralentir la ville... pour une ville solidaire »¹¹, le dernier numéro hors série du Sarkhophage : « Ralentir la vi(II)e »¹², son compagnonnage avec le maire de Gigny dans le Rhône, ville qui souhaite obtenir le label Cittaslow, etc. Cet activisme utile pourrait laisser penser qu'il s'agit seulement d'une demande politique engagée, un fruit d'une volonté de décroissance. Ce serait se tromper. Cette idée correspond à une demande plus large de la société. 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 Toscane¹³, se poursuit avec le 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 de la pantoufle », etc. Sur cette vague, surfent même quelques inattendus tel Jean-Louis Servan-Schreiber avec son dernier ouvrage *Trop vite*¹⁴.

14_Juste avant de conclure,

je rappellerai :

- que le discours de la mobilité est aujourd'hui une vision métropolitano-centrée ;
- que la mobilité permet le recours aux filières lointaines non pas aux filières de proximité ;
- que l'emploi de ressources pour construire les véhicules, circuler et construire les réseaux est considérable ;
- que l'espace public est envahi par toutes les expressions de la mobilité ;
- que la performance de la mobilité sert à justifier les iniquités territoriales ;
- que le lien entre la pollution et la santé est avéré, voire même jugé comme dans le cas de la condamnation à Tokyo des plus grands constructeurs moniaux d'automobiles pour dédommager des cancers dus à la pollution ; on peut aussi se reporter à la Convention de Paris de 2004 ;
- que moins de mobilité mécanique – car il s'agit bien de cela, et que de cela ; toutes autres mobilités sont désirables – c'est plus d'efforts physiques, plus de sports et plus d'économies d'énergie.
- que ce souci ne concerne pas que la conception et la vie de la ville, il s'adresse aussi à la conception des immeubles. Moins d'ascenseur, c'est autant de sports qu'un bon cardio-training dans l'escalier, mais cela demande que les architectes aient l'idée de concevoir des escaliers qui ne sont pas seulement des cages verticales et sombres, mais bien des espaces agréables et surprenants, remplis de qualités spatiales¹⁵.
- que la proximité est un combat ; une libération ;
- que la porosité du tissu urbain en est l'outil ;
- que le bio-îlot est une forme urbaine adaptée à ce changement de paradigme¹⁶.

Je n'aurai pas le temps de mener à bien

- la critique des trams :
 - o que des kilomètres carrés de dalle de béton sont recouverts de gazon à arroser ;
 - o que des kilomètres de câbles qui occupent nos ciels au moment où on efface tous les autres réseaux ;
 - o que des trames de câbles créent un champ électromagnétique supplémentaire ;
 - o qu'il génère une large occupation de l'espace public par le principe du secteur propre, voire très large du fait de son mauvais rayon de braquage
- ni la critique des trams-trains :

- qui produit de l'étalement urbain de longue distance.

Je ne mettrai pas dans la balance le logement et le déplacement, l'immobilier et le véhicule, l'espace public où rester et le logement où demeurer avec le véhicule par lequel se mouvoir.

Je ne parlerai pas des expériences hollandaises de travail à domicile pour les employés de bureaux.

Mais je rappellerai que le surcoût dû à l'éloignement touche d'abord les revenus modestes.

Je ne referai pas l'éloge du banc, mais je rappellerai que l'écologie est jubilatoire, gourmande dit Ariès. Et je reprendrai le mot de Gilles Clément : « Ralentir c'est donner à l'étirement du temps et de l'espace une valeur supérieure à toute autre valeur acquise par la contraction de l'espace et du temps. »¹⁷

15_Le projet local / Eclaircie : l'invention de situations de voisinage

Il ne suffit pas de faire le deuil du modernisme, il convient de construire une posture contemporaine partageable, non dogmatique. Ma sympathie de concepteurs pédagogues pour l'analyse de Sloterdijk, notamment quant à la mondialisation et l'affaiblissement des identités puissantes mais situées, accroît notre accord avec « le projet local » d'Alberto Magnaghi¹⁸. Dans la proximité décrite par le philosophe allemand, le projet local, ses alterfontionnalités et valeurs sociales et environnementales se déploient *in situ*. Même si certains archaïsmes humains nous motivent (s'asseoir, marcher, se réunir), nous refusons toute approche qui tendrait à abstraire, désocialiser et déshistoriciser les comportements.

Le global réveille le local, questionne la proximité. Repas de rue, fête d'immeuble, apéro géant organisé sur Facebook et Twitter montrent que dans la société individualiste, on veut être tranquille, mais pas seul. Si pour certains encore, il n'y a pas d'innovation sans une création consistant « à socialiser des inventions technologiques »¹⁹, pour moi, l'innovation en architecture et urbanisme doit s'extraire de l'hégémonie technique. Elle consiste à imaginer l'expérience, l'engagement individuel et collectif de chacun vers l'invention d'un nouveau savoir-vivre le monde, dans une appropriation éco-responsable de situations de voisinage.

-
- 1 - MAATHAI Wangari Muta (née le 1er avril 1940 à Nyeri, au Kenya) est une militante écologiste et politique. En 2004, elle devient la première femme africaine à recevoir le Prix Nobel de la paix pour « sa contribution en faveur du développement durable, de la démocratie et de la paix ». Maathai a fondé le mouvement de la *Ceinture verte* (*Green Belt Movement*) en 1977. Elle a commencé par planter sept arbres le jour de la Terre pour honorer les femmes qui dirigent l'environnementalisme kényan. Ce mouvement, soutenu par les kényannes à travers le pays, a planté plus de trente millions d'arbres pour prévenir l'érosion du sol. Entre-temps, elle a été active aussi bien dans le domaine de l'environnement que dans celui des droits de la femme.
- 2 - SLOTERDIJK Peter, *Dans le même bateau, essai sur l'hyperbolique*, op.cit., p.85
- 3 - BRUNDTLAND Gro Harlem, *Our Common Future*, accessible sur internet : http://fr.wikisource.org/wiki/Rapport_Brundtland
- 4 - YOUNES Chris, propos de la philosophe française.
- 5 - SCIAMA Yves, *Le changement climatique, une nouvelle ère sur la Terre*, Larousse, Paris, 2005, p.71
- 6 - Paul Delouvrier (1914-1995) s'est intéressé à l'urbanisme à partir de 1961, lorsqu'il fut nommé délégué général au district de la région de Paris. À ce titre, il étudie l'ensemble des problèmes que pose alors le développement de la capitale. Ayant inspiré en grande partie la réforme administrative de la région parisienne, il publie en 1965 son Schéma directeur, le SDAU. En 1966, il devient le premier préfet de la région d'où il inspire et planifie la création des 5 villes nouvelles franciliennes
- 7 - LAUER Stéphane, « On lâche sa voiture », dossier *Modes de vie, les 10 révolutions*, in Le Monde magazine du 24 octobre 2009, p.28
- 8 - LAUER Stéphane, « On lâche sa voiture », dossier *Modes de vie, les 10 révolutions*, in Le Monde magazine du 24 octobre 2009, p.28
- 9 - RIFKIN Jeremy, *L'Age de l'accès*, édition de la découverte, Paris, 20...
- 10 - GIRARD Laurence, « On n'a plus besoin de posséder », dossier *Modes de vie, les 10 révolutions*, in Le Monde magazine du 24 octobre 2009, p.24
- 11 - ARIES Paul, *Ralentir le ville*, éditions Golias, Villeurbanne, 2010
- 12 - ARIES Paul, « Ralentir la vi(II)e », in Le Sarkophage, Hors série n°01, avril-juin 2010
- 13 - <http://www.cittaslow.net/>
- 14 - SERVAN-SCHREIBER Jean-Louis, *Trop vite*, Albin Michel éditeur, Paris, 2010
- 15 - se reporter à PASTERNAK Alex, « Ces architectes qui nous font marcher », in Courrier International, *Slow Fast, Hors série Tendances*, avril-mai-juin, 2010, p.11
- 16 - MADEC Philippe, <http://www.philippemadec.eu/ecrits-genre-articles-classes-par-date.html>
- 17 - CLEMENT Gilles, <http://www.gillesclement.com/cat-copylefttextes-tit-Textes-en-copyleft>
- 18 - MAGNAGHI Alberto, *Le projet local*, Pierre Mardaga éditeur, Bruxelles 2003. Se reporter aussi à MADEC Philippe, *Le projet à l'œuvre citoyen. Plourin-Lès-Morlaix 1991-2004*, éditions Jean-Michel Place et Sujet-Objet, Paris 2004.
- 19 - STIEGLER Bernard, in « Télérama », 3 juin 2009, p. 22 et suiv.