

## LA VILLE DU FUTUR

Nous sommes ici à Wolfsburg dans une vraie ville nouvelle. Elle s'est construite et développée autour des célèbres et magnifiques usines VW.

Est-ce dire que la ville du futur doit être une ville nouvelle ou une ville construite pour ou autour de la voiture ?

Je ne crois pas qu'un modèle de développement qui s'est illustré ou justifié au 20<sup>ème</sup> siècle soit celui auquel il faille se référer au 21<sup>ème</sup> siècle ou plus tard encore.

Certes Wolfsburg a su faire appel aux plus illustres architectes pour la ponctuer d'édifices majeurs ; Alvar Aalto – Scharoun – Sweger... et plus récemment le Professeur Henn et cela a fortement contribué à la notoriété de cette ville, en Europe et dans le monde.

Mais plus fondamentalement une ville nouvelle réunit-elle toutes les chances de devenir un jour la ville d'Avenir – un modèle à suivre ?

Certes il y eut Sabionneta qui reste ce petit joyau avorté de la renaissance italienne. En France la ville de Richelieu voulue par Richelieu n'a jamais connu son essor. Plus près de l'Allemagne, la ville de Neuf-Brisach voulue par Louis XIV et construite par Vauban en face de Alt-Brisach est restée comme elle fut inventée. Elle n'a pas bougé. C'est une parfaite ville-musée toute artificielle, à l'écart des forces économiques, à l'abri de ses remparts.

Bien sûr, - il y a Ahmedabad  
- il y a Chandigarh  
- Il y a Brasilia  
- Il y a les villes nouvelles anglaises  
- Il y a les villes nouvelles françaises (autour de Paris).

Les cinq villes nouvelles de la région parisienne – Cergy, Marne-la-Vallée, Evry, Saint-Quentin ou Melun... ne sont jamais que le résultat d'une politique volontariste, construites par l'Etat, contribuant à la dislocation de Paris et de sa région et rendant inextricable l'organisation de l'Île de France, et se traduisant par une dévastation territoriale inutile.

Ces villes nouvelles ne sont que des banlieues supplémentaires, et ne sont en rien concluantes. Ce ne sont pas des villes que l'on aime, où il fait bon vivre, où l'on aime à retourner.

Les villes que l'on aime, ce sont les villes enracinées qui se sont étendues harmonieusement, en somme tout autres que les villes nouvelles du 20<sup>ème</sup> siècle.

La ville du futur ne serait-elle donc pas simplement celle qui, depuis son noyau historique, a su s'étendre progressivement, harmonieusement, économe en consommation territoriale, trouvant toujours sa légitimité au cœur, au centre, en son lieu de naissance ?

Développée par strates successives, portant les stigmates de sa longue histoire faite de modernités successives toutes additionnées sans jamais cultiver le passéisme mais toujours conjuguées, associées et mises en synergie avec les ramifications au cœur, en direction du cœur.

Voici l'histoire séculaire de nos villes. Faut-il en finir ? Rompre avec cette filiation, cette manière de façonner la ville de demain ?

Ainsi me direz-vous, on ne peut pas toujours revenir au cœur, converger au cœur, surtout si celui-ci s'éloigne de plus en plus ! il y a bien sûr une limite physique, physiologique à une telle croissance radioconcentrique. Eh bien, ne soyons donc pas radioconcentriques, mais tangentons ce cœur, frôlons-le, caressons-le, protégeons-le et ne nous y rendons donc que par désir et non pas par obligation.

Mais pouvons-nous imaginer plusieurs cœurs ? Le modèle même de cette ville polycentrique ? Un cœur à chaque époque - à chaque époque son cœur, son cœur battant, sa spécificité au cœur, son caractère, sa vocation particulière, c'est bien ce qui progressivement s'est dessiné à travers le 20<sup>ème</sup> siècle, et toutes nos cités se sont fabriquées plusieurs cœurs. Elles battent donc plus fort, sont plus vivaces, plus diversifiées, plus riches. Il n'y a aucune raison de ne pas poursuivre selon cette réalité.

Ma vision de la ville est fort simple et c'est bien celle que j'aime à faire partager.

La ville du futur c'est la ville où on a toujours rêvé habiter par le passé.

- Une ville pour l'homme, une ville humaine, et non pas une ville pour la voiture et accessoirement pour les habitants.
- Une ville où l'on aime marcher et respirer, donc une ville sans nuisances et sans pollution
- Une ville ensoleillée où les espaces sont intenses, où les gens se parlent et retrouvent le rire et le sourire.

- Une ville radieuse où les gens communiquent, rient et chantent.
- Une ville dont le cœur est source de savoir, c'est-à-dire où l'université est au centre comme aimait à le dire si bien Louis Kahn.
- Une ville est source de connaissance, son rayonnement est intimement lié à la richesse de ses universités, de ses laboratoires, de sa culture, de ses industries. Le savoir est la vraie source de vie, n'oublions jamais qu'au début fut le verbe.

Mais tout ceci est possible pour la ville du futur. Rien ne s'oppose à ce que notre habitat contemporain offre les qualités des magnifiques appartements de Rome, de Londres ou de Paris. Ni que l'on aime y habiter autant qu'à Bologne, Urbino ou Avignon.

Le vrai remède consiste à en sortir la voiture qui n'a pas droit de cité et qui ne doit avoir de droit que hors cité.

Une ville donc, du futur, dont les remparts seraient des remparts contre la voiture ; peut-être des remparts à voitures permettant de se rendre tout près de chez soi laissant sa voiture dans de nouveaux types de remparts.

Une grande ville donc, puis que nous ne sommes plus au cinquecento et que ni Sienna ni Lucca ne peuvent plus absorber les grandes conurbations ou l'immense augmentation de la population planétaire à venir. (Ce ne semble pas être cependant le cas de l'Europe pourtant).

Eh bien, associons donc des dizaines de Sienna ou de Bologna et faisons de leurs interstices autant de coulées vertes, de parcs linéaires, bordés d'autant de remparts de fortifications à voitures autant que nécessaires (de Auto- Festungen).

Mieux, laissons y glisser les silencieuses rames de métro suspendus tout en verre et toutes de beauté, reliant facilement, fréquemment et constamment tous les noyaux urbains, tous plus beaux les uns que les autres.

Ayant participé il y a quelques années à Mexico au Forum de la ville du futur, j'étais littéralement choqué par la vision de certains de nos collègues japonais (que je ne nommerai pas).

Leur rêve, leur vision, était que toute la croûte terrestre dans son entier devienne une seule mégalopole.

Ce n'est pas ma vision.

J'aime le contraste entre la ville et la nature. J'aime savoir où commence la ville, où elle se termine.

J'aime la vraie ville, intense, dense, complexe et magnifique, la ville délimitée. C'est pourquoi j'aime tant Vauban, et même si ses remparts n'étaient que chimères ou utopies, il a su nous léguer des villes magnifiques.

Les villes avec remparts, ou qui ont su garder leurs remparts, sont toujours plus belles que les autres. (Que ce soit Xian, Sanaa ou Lucca).

### MA CONCLUSIONS, DONC :

A l'aube du 3ème millénaire - et parallèlement à l'annonce faite d'un doublement de la population mondiale dans les 50 prochaines années (hypothèse probable) - allons-nous poursuivre à l'échelle planétaire un modèle de développement urbain qui ne s'établirait qu'à partir de l'accroissement « exponentiel » et outrancier de la consommation territoriale ?

Faut-il tolérer le développement illimité de nos villes - de nos cités - prises dans des gangues s'accroissant à l'infini et en tâche d'huile - et se touchant, se confondant les unes et les autres, jusqu'à ne plus former qu'un vaste magma diffus et informe, et conduisant à « l'urbanisation sauvage » et non maîtrisée de toute l'écorce terrestre ?

Où de toute cette gangue habitée disparaîtraient toute identité de la cité - tout espace sauvage et naturel, si juste et nécessaire contrepoint (contrepois) à la grande Cité - à la grande Ville - à la grande conurbation ?

Allons-nous laisser se poursuivre ce déferlement dévastateur - où construire n'importe où - n'importe quoi - où chaque parcelle est en proie, en devenir d'être construite selon une règle non dite, où chaque territoire libre doit être consommé !

Ne serait-il pas hautement temps d'arrêter ce déferlement absurde d'un mitage méthodique de tous nos continents, de toute notre planète - et pourquoi pas de nos océans ? de cesser de combler tous les interstices restants par des réseaux viaires de plus en plus denses, de plus en plus consommateurs d'espaces eux aussi ?

Il est pourtant clair que toutes les cités - ainsi vidées de leurs substances, de leurs institutions, de leurs universités dispersées et déversées à l'infini pour ne former qu'un vaste champ d'épandage sans identité - sont des cités qui implorent tandis que leurs banlieues explosent !

Tout ce qui fait la richesse et le rayonnement de la Cité résulte pourtant de sa complexité, de ses diversités, de ses riches enchevêtrements urbains, de sa densification et enfin de sa délimitation.

De cette complexité, de cette richesse spatiale naissent la solidarité et la cohésion sociales.

L'Urbanisme futur devrait donc être non proliférant et même proportionnellement inverse à l'étendue de la Ville, redonnant naissance à une courageuse densification, seule façon par ailleurs de chasser la voiture hors la ville (et sa pollution) et de réconcilier le citoyen - le citoyen - et sa ville.

Quel bonheur que de pouvoir enfin redire : « Ah enfin, la voici La ville - Ma ville » et de ne plus traverser sur des dizaines de kilomètres la « non-ville » - le « non-urbain » - les zones disloquées et saccagées, avant de retrouver un reste ancien, antique, de fragments de ce que fut la Ville.

Claude Vasconi  
Septembre 2002