

## Entre nostalgie et prospective, le temps présent



Colette Pétonnet

Références de publication : 1989, « Entre nostalgie et prospective, le temps présent », ss la dir. Minelle Verdié, *L'état de la France et de ses habitants*, Paris, Editions La Découverte (coll. L'État du monde), pp. 46-50. ISBN 2707118389

Le présent n'existe pas. Pourtant nous le vivons au jour le jour, entre un passé révolu mais gardé en mémoire et un futur déjà projeté sinon réalisé. Pour l'homme industriel, copier un modèle s'apparente au passé qui demeure alors présent, tandis qu'inventer consiste à créer un prototype qui, comme son nom l'indique, appartient, bien que déjà là, à l'avenir incertain. Seuls les mots sont porteurs du temps, et ceux d'aujourd'hui témoignent bien du présent. Jadis il y avait des villes et des citadins qui flânaient parfois dans les jardins publics. Désormais hommes, villes et parcs sont qualifiés d'urbains, deux syllabes aussi rudes que béton et bunker. L'urbain sera-t-il indestructible ? Au mot *urbanisme*, cette « science de l'urbanité », l'usage vulgaire substitue souvent *urbanisation*, qui martèle à nos oreilles « la concentration croissante des populations dans les agglomérations urbaines », tandis que *espace vert* s'efface un peu, trop vague et terne pelouse qui a sévi dans les banlieues, au profil de *jardin*, planté, rythmé, et miniaturisé.

Mais il naît aussi de nouveaux mots comme *lumiduc*, encore inusité parce que désignant une réalité potentielle : capter la lumière solaire, la concentrer, la faire circuler et atteindre les locaux aveugles et profondeurs obscures. Le *lumiduc* ne représente qu'un pas de plus vers l'humanisation de l'espace et du temps, entreprise commencée dès les premiers outils de pierre taillée, et depuis, poursuivie sans relâche, avec la patiente conquête des énergies et la série des domestications de la nature, du végétal aux éléments. La réussite en ce domaine est le fait des villes qui ont très tôt montré leur vocation à ordonner symboliquement l'univers et à organiser efficacement leur puissance.

Alors qu'il a fallu attendre le tracteur pour labourer la nuit tombée, il y a bien longtemps que dans les villes l'activité humaine n'obéit plus au rythme solaire, les ténèbres y ayant été repoussées puis vaincues. A Paris le ciel nocturne, au siècle dernier déjà, demeurait luminescent au-dessus des réverbères. Le *lumiduc* annonce une nouvelle victoire : cette fois ce sont les points cardinaux qui n'imposeront plus leur loi, non plus que la rotation du soleil, puisque les capteurs sont capables de suivre celle-ci. La lumière est devenue une matière maîtrisée, donc transportable. En conséquence, il devient possible de construire des villes souterraines bénéficiant du double confort d'une température constante sous un éclairage solaire.

### **Utopie ou anticipation**

Il ne s'agit pas d'utopie. A l'affirmation que nous pourrions vivre sans ouvrir les fenêtres, le volume d'air étant calculé, voire conditionné, les hygiénistes du XVII<sup>e</sup> siècle n'auraient pas ajouté foi. Il ne s'agit que d'anticipation qui révèle *a contrario* nos archaïsmes, telle

la survivance des chauffages individuels. Les modèles urbains font partie intégrante des mentalités qu'ils pénètrent selon des rythmes non synchrones dépendant du passé des villes et des habitants, des informations reçues. Étroitement liés aux modes de vie industriels, notamment induits par l'automobile, ils appartiennent autant au réel vécu qu'aux représentations mentales.

Ainsi les Parisiens sont habitués aux tours de la Défense, aux parkings, trains et commerces souterrains, aux trottoirs roulants. Mais nombre de leurs logements sont sous-équipés. A Poitiers, le vieux centre dépeuplé se meurt, livré aux touristes et aux études médiévales. Les rénovations, tardives, ne trouvent pas preneur. Sur le plateau venteux, la ZUP triomphante est habitée dans l'enthousiasme. Blocs et barres traversés d'avenues sont ici la seule référence à la modernité. Dans la région, un chef-lieu de canton possédait un champ de foire où tout naturellement stationnaient les voitures à l'ombre des platanes. On y coupa les arbres pour en faire un parking aux emplacements tracés de blanc. Ici le champ urbain se contentait du macadam.

Quant au paysan sarthois isolé sur ses terres, il a pour source d'information quelques résidences alentour qui s'efforcent de réinterpréter le rural. Son modèle passe donc par les haies du thuyas, à juste titre, mais en retard sur les revues de jardinage qui prônent les haies bocagères et les rosiers sauvages pour corriger dans nos campagnes l'excès d'urbanisation. Il existe toujours un décalage entre les mentalités, ce qui se dit, ce qui se fait, s' imagine et se refuse, tandis que se poursuit l'urbanisation. Ce terme englobe peu à peu tout ce que l'homme construit dans l'espace libre, même l'autoroute, conçue comme voie rapide hors agglomération, et qui doit, à son tour, être humanisée, donc

« paysagée ». Pour ce faire, un architecte, à la sortie de Valence, a dessiné un désert bleu.

Entre d'illusoires représentations et de réels projets enfouis dans des cartons se situe l'époque présente, lasse et comme accablée, et plus que jamais porteuse d'une prodigieuse technicité. Le siècle dernier manifestait autrement d'enthousiasme. Monet peignait les gares, et Zola, qui admirait les trains, écrivait à propos du peintre dans *Le Sémaphore* du 19 avril 1877 : « Là est aujourd'hui la peinture... Nos artistes doivent trouver la poésie des gares comme leurs pères ont trouvé celle des forêts et des fleuves. » Il y avait eu en 1867, 1878 et 1889 ces expositions universelles dont Michel Ragon dit qu'elles sont « des sortes de sociétés utopiques et éphémères qui interviennent dans le quotidien comme un merveilleux possible... et qui ont toutes constitué des bancs d'essai pour les formes architecturales ». N'est-il pas étonnant que nous ayons renoncé à cette manifestation en 1989, sans cris ni protestations, dans une sorte de consensus résigné ? Comme si nous n'étions plus capables de grandiose ni d'imagination ou plutôt comme si nous ne nous en accordions plus le droit, pour des raisons autant économiques que de culpabilité.

### **Le regret de l'espace sauvage**

Le processus en œuvre qui passionnait nos pères accroît les surfaces bâties au prix de la destruction, alarmante, des terres arables et des forêts. De plus, il atteint bientôt une telle perfection qu'il s'accompagne de la perte de ce qui restait encore d'un peu de sauvagerie. A l'heure des montres à quartz l'époque est nostalgique. La récente publication des carnets d'enquêtes de Zola – où l'on retrouve, à l'auberge du Compas d'or, rue Montorgueil, « un immense hangar où les voitures sont remisées, des poules, une odeur de paille et de

crottin » – signale, de même que la prolifération des musées, le regret d'un temps où la conquête de l'espace sauvage demeurait imparfaite. A propos des débordements de la Loire, Catherine Brizard s'écrie dans *Le Nouvel Observateur* du 19 janvier 1989 : « Est-ce une raison pour domestiquer le dernier fleuve sauvage d'Europe ? » Cette peur de se séparer définitivement de la nature est renforcée par la menace de la croissance exponentielle du genre humain : « Qui sait si la terre ne sera pas trop petite un jour pour ses habitants, dont le nombre doit atteindre six milliards en 2072... Et ne faudra-t-il pas bâtir sur la mer alors que les continents seront encombrés ? » écrivait Jules Verne dans *L'Ile à hélice* en 1885.

En France, deux individus sur trois vivent dans les villes qui ne cessent de s'élargir sur leur périphérie en étouffant leur centre. La banlieue peut-elle s'étendre indéfiniment ? La technicité, qui progresse parallèlement à la croissance de l'humanité, détient des réponses aux questions posées pour peu que l'imagination se mobilise pour les trouver. Mais la nostalgie, l'angoisse ou la difficulté inclinent plutôt l'homme à recourir à des moyens anciennement éprouvés pour résoudre des problèmes d'aujourd'hui. Ainsi, pour désencombrer Paris, on pense à mettre en place *maintenant*, sur la Seine, un service de bateaux qui aurait dû fonctionner depuis longtemps, et à creuser un tunnel déjà proposé sous le Second Empire. Les projets des visionnaires ne se réfèrent pas à des modèles du passé. C'est peut-être pour cette raison qu'ils ne sont pas exécutés par leurs contemporains.

Notre époque n'échappe pas à cette sorte de loi temporelle qui empêche que se confondent le présent et l'avenir pour une même génération. Les années soixante, confrontées à une urbanisation d'urgence, ont vu jaillir une

profusion d'idées comme, par exemple, un plan complet d'urbanisme sous-fluvial pour la ville de Paris prévoyant une autoroute, sept niveaux de parking pour cinq cent mille voitures, des entrepôts frigorifiques, des centrales, des réservoirs, des services, des passerelles, toute une ville sous la Seine épurée et canalisée et dont la constance permettait d'aménager les berges en promenades.

### **Le calme avant l'orage**

Les années quatre-vingt n'ont pas suivi ces axes de réflexion qui voulaient fournir à Tokyo, Rio, Monte-Carlo, des extensions marines sur îles flottantes, qui suspendaient à des mâts un lotissement spatial pour libérer le sol, climatisaient une ville entière sous dôme géodésique, envisageaient à la fois la mégastructure d'une ville-pont sur la Manche et une architecture mobile de structures éphémères, démontables, gonflables ou destructibles. Vis-à-vis de la prospective, les années quatre-vingt pratiquent une sorte d'attentisme immobile, de calme comme avant l'orage. Jour après jour, insidieusement, elles s'emparent, ici et maintenant, des réserves foncières, saturent l'espace urbain.

L'urbanisme actuel se donne pour but de *restructurer*, de *réaménager* et *d'agrandir* les villes. Effectivement il colmate les brèches entre les bâtiments « pour réparer les erreurs antérieurement commises » et comble les moindres creux. (Les architectes emploient les termes de « raccommodage urbain », de « rapiéçage », de « construction charnière ».) Il fait surgir de nouveaux quartiers, rationnellement tracés, sur les hectares libérés des entrepôts, gares et casernes désaffectés. Il réordonne les voies de communication et jette de nouveaux ponts. Montpellier se prépare à descendre jusqu'à la mer. Nice construira sur le lit du Paillon déjà couvert, c'est tout ce qu'il lui reste. Barcelone, distendue, met un

an reconnu à assembler son puzzle. Saint-Nazaire se dote d'un centre énorme en forme de navire, Paris d'une arche triomphale. L'architecture, de verre ou de béton, recherchée dans le détail, est massive, puissante, volumineuse, voire écrasante. Mais rien ne semble être mis en œuvre qui puisse métamorphoser notre environnement ou changer nos modes de vie.

A la menace d'étouffement par excès de densité minérale, on oppose le seul antidote connu : le végétal. Sur les nouveaux sites nous aurons des jardins (tolérés à cette fin par la spéculation) et, dans les immeubles, des plantations incluses, comme le stipule la description de projets d'architecte : « La rigueur du construit et du tracé contraste avec l'abondance de la végétation très stratifiée » (ensemble pour Passy). « Le paradoxe de l'inclusion d'une végétation dans une architecture elle-même assiégée d'arbres et de taillis » (Jouy-en-Josas). « Dans le creux de l'ondulation de la couverture on devine un jardin » (Therms à Vichy). « Deux grandes serres verticales communiquent avec le premier niveau de consultation » (maternité au Kremlin-Bicêtre). Avec cette urbanisation au végétal intégré, et sophistiqué, le temps présent semble ne travailler que pour lui-même. En réalité, son obstination à construire lourdement sur le sol ne fait que retarder l'heure où interviendront obligatoirement les changements préconisés par les précurseurs. Les révolutions ne se font que sous l'aiguillon de la nécessité, c'est pourquoi elles sont si souvent industrielles. Et le temps qui passe nous achemine doucement vers de nouvelles conceptions de vivre et d'habiter fournies par l'industrie : une membrane textile en polyester laqué recouvre un nouveau hangar d'aéroport. On utilise des structures gonflables comme salles de spectacle. On réalise des capsules monobloc pour un habitat de chantier ou de week-

end. Des hommes vivent sur les plates-formes de forage des puits de pétrole sous-marins. Des usines et des gares sont souterraines. Le troisième millénaire rompra avec la ville horizontale. Une autre dimension est contenue dans les ouvrages d'art autoroutiers ou ferroviaires, dans les ponts aériens comme celui qui soude l'archipel nippon. D'autre part, la conquête de la vitesse annonce celle d'une plus grande mobilité. La technique est toujours en avance sur les mœurs que le temps présent travaille à faire passer de l'anticipation à la réalité.

### **Bibliographie**

Martin H., *Guide de l'architecture moderne de Paris 1900-1990*, Syros Alternative, Paris, 1987.

Ragon M., *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes* (tome III, *Prospective et Futurologie*), Casterman, Paris, 1978.

Zola É., *Carnets d'enquêtes*, Plon, Collection «Terre humaine», Paris, 1986.

Revue *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 260, déc. 1988.