

« Après le confinement nous devons reconfigurer aussi bien la ville que nos appartements »

4 MAI 2020

L'épreuve du confinement révèle l'incurie du développement urbain tous azimuts depuis un demi-siècle. Comme le rappelle le philosophe et urbaniste Thierry Paquot, la préoccupation de la santé a disparu des enseignements de l'urbanisme, au profit d'« une ville productiviste conçue pour un individu masculin en bonne santé, solvable et actif ». Avec le changement climatique, les villes actuelles doivent être repensées et entrer dans « l'âge post-béton ». Entretien.

Basta ! : Qu'est-ce que la crise du coronavirus et son corollaire, le confinement, disent de la façon dont nous avons construit nos villes ?

Thierry Paquot [1] : Les plus touchés sont les quartiers et les zones urbaines denses, et cela n'a rien de nouveau en soi : toutes les grandes épidémies historiques – la peste du 14^e siècle, celle de 1720, le choléra de 1832 et de 1849, la « grippe espagnole » en 1918 – se sont propagées prioritairement dans les lieux où la population était concentrée, ce qui paraît une évidence. Il y a incontestablement une corrélation entre la taille de la ville et le nombre de victimes. Pourtant, dans l'esprit des dirigeants, les liens entre santé publique et urbanisme n'existent pas, ou de manière exceptionnelle. De la même façon que l'on tarde à reconnaître l'impact de l'amiante, des perturbateurs endocriniens ou des particules fines.

Ce sont aussi les diverses modalités actuelles de l'urbanisation – le lotissement pavillonnaire, le centre commercial, la construction de gratte-ciel –, qui sont en cause, car elles ne se préoccupent pas du sol, de l'eau, des forêts ou du climat. Elles se pratiquent indépendamment du contexte environnemental, participent au dérèglement climatique et déséquilibrent de nombreux écosystèmes en une spirale devenue infernale. Il en va de même pour l'agriculture, dont les travailleurs sont malades de la chimie et des énergies fossiles. C'est d'ailleurs un parallèle intéressant : urbanisme et agriculture, les deux sont aujourd'hui solidaires du productivisme, et les deux connaissent les mêmes désastres sanitaires.

En a-t-il toujours été ainsi, historiquement ? La santé publique n'a-t-elle pas été un enjeu de l'aménagement urbain, par le passé ?

Les Grecs – Hippodamos de Milet, Platon mais aussi Aristote – préconisaient une certaine orientation des villes pour les ventiler et permettre aux vents de balayer les mauvaises odeurs et les miasmes, tout comme Hippocrate veillait à la qualité de l'eau. Les villes du Moyen-Âge sont, ensuite, bien plus terrifiantes : les maisons construites les unes sur les autres manquent de lumière et d'aération, l'eau stagne dans les rues où vivent les animaux et officient les bouchers, le contenu des seaux de nuit y sont vidés par la fenêtre, les ordures jetées à même le sol, les odeurs sont fétides...

La ville va ensuite connaître des améliorations avec celles qu'effectue la médecine, à partir du 16^{ème} siècle. La découverte de la double circulation du sang par Harvey en 1628 va par exemple inspirer l'idée de nettoyage permanent de la ville par l'eau et par l'air : la circulation de l'eau vient alors laver la sueur, les excréments, les déchets. Le corps de la ville, comme le corps humain, doit être propre et hygiénique ! Le vocabulaire en témoigne, on parle d'artères pour les rues, de cœur pour le centre de la ville et de poumon vert pour ses jardins, « l'organicisme » est alors triomphant.

Cette pensée hygiéniste pénètre toute la société, elle est stimulée par l'épisode du choléra en 1832 qui provoque de nombreuses victimes un peu partout en Europe, dont près de 20 000 à Paris en six mois. On se rend compte que la ville est fragile, vulnérable. On prescrit l'ensoleillement et l'aération, d'où des voies plus larges et plantées d'arbres, des habitations espacées les unes des autres, la lutte contre l'insalubrité et la promiscuité avec le tout-à-l'égout et des toilettes dans chaque logement. Ce développement urbain va ainsi s'effectuer, lentement, sur plusieurs décennies.

La ville du 19ème siècle est donc beaucoup plus attentive à la santé de sa population...

Le docteur Richardson, dans *Hygeia. A City of Health* en 1875, décrit une ville indolore, clinique, aseptisée, sans débit de boissons, une ville saine où tout est pensé pour contrer les maladies et maintenir les habitants en bonne santé. Ainsi les tramways sont souterrains, les cuisines sont équipées d'un vide-ordure qui conduit les déchets dans des bacs installés à la cave et régulièrement évacués, les matériaux de constructions sont imputrescibles, chaque quartier possède son hôpital qui en est le centre, etc.

Les médecins-hygiénistes s'inquiètent des conditions de vie déplorables des « classes laborieuses », qui pourraient devenir « dangereuses », si l'on ne se préoccupe pas de l'entassement ou de l'humidité des logements. Il faut décongestionner la ville, l'hygiène publique devient une vraie préoccupation des architectes et des urbanistes, tout comme les exercices physiques à l'école et le sport comme loisir de masse. D'ailleurs, lorsque l'École des Hautes études urbaines est créée à Paris en 1919, un enseignement sur la santé et la médecine y est donné ! D'autres cours concernent les pathologies physiques et mentales liées aux variations climatiques et saisonnières, aux bruits ou encore aux allergies dans le cadre urbain. La santé est donc au cœur de la réflexion sur l'urbanisme.

Cette préoccupation disparaît des enseignements au cours des années soixante, marquées par une forte croissance économique, la marchandisation de tous les biens et services, la conviction que les progrès s'enchaînent « naturellement », sans provoquer d'accident... Ce sont les Trente Glorieuses, avec cette arrogance du capitalisme occidental qui récuse tous les obstacles à sa démesure. Il est certain que l'arrivée des antibiotiques au lendemain de la seconde guerre mondiale contribue à une meilleure santé. On croit alors vaincre toutes les maladies. Or, le productivisme génère à la fois diverses pollutions et de nouvelles pathologies !

Vous parlez de la ville moderne comme d'une « ville productiviste » : en quoi n'est-elle plus adaptée aux grands défis du 21ème siècle ?

La ville productiviste est conçue pour un individu masculin en bonne santé, solvable et actif. Elle ne correspond plus à la société de la précarité qui se développe, avec ses nombreux chômeurs, migrants, sans-abris et aussi ses retraités. Les sans domicile fixe sont systématiquement repoussés dans les plis de la ville et les plus démunis à ses franges. Rien n'est prévu pour les adolescents, par exemple, d'où le squat des halls d'immeubles qui irritent bien des locataires. C'est ainsi que le centre-ville s'homogénéise sociologiquement, ce qu'on appelle la « gentrification », avec des loyers trop élevés pour favoriser la diversité – condition, avec l'urbanité et l'altérité, de ce qui fait ville.

De même avec le changement climatique, les villes actuelles doivent être repensées. Les étés caniculaires sont déjà là, avec leurs îlots de chaleur ! Quant à la montée des eaux, elle met en péril d'innombrables villes littorales.

Quelles pistes pour mieux adapter les villes et les habitats à ces nouvelles réalités ?

Cela commence par les matériaux de construction, en préférant par exemple la paille, le chanvre, le bois, la terre cuite ou crue plutôt que le béton. Celui-ci réagit très mal aux fortes variations climatiques, une forte chaleur peut entraîner des fissures sur un béton frais, et l'humidité provoquer ce qu'on appelle le « cancer du béton », soit la corrosion de l'armature en fer. Il nous faut entrer dans l'âge post-béton et privilégier les matériaux bio-sourcés, qui peinent à se généraliser face aux puissantes multinationales du BTP.

Idem sur la construction du bâti : les appartements traversants permettent une meilleure ventilation « naturelle », alors que les promoteurs proposent l'air conditionné qui pollue et rend malade ! Il faut également inventer des habitations modulables, adaptables, ne serait-ce que pour faciliter le télé-travail, qui n'a pas été prévu dans l'architecture de nos logements. Tout se tient : travail-logement-déplacements. Après le confinement nous devons reconfigurer aussi bien la ville que nos appartements.

Vous travaillez sur la question de l'échelle et de la « bonne taille » d'une ville : la situation actuelle confirme-t-elle cette « démesure » et cette nécessaire décroissance urbaine que vous défendez ?

Face à la pandémie, une poignée de mégalo-poles, telles que Séoul, Singapour et Hong Kong, semblent relativement épargnées, grâce à des mesures d'urgence efficaces (tests de dépistage, port du masque, isolement des personnes atteintes) et à un contrôle strict des déplacements de chacun via l'arsenal numérique. Ce sont des exceptions. Ces mégalo-poles ne règlent pas pour autant les nombreux problèmes qu'elles rencontrent : dépendance alimentaire – Singapour importe 90 % de son alimentation de Malaisie –, circulation, qualité de l'air, traitement des déchets, ségrégation sociale, etc.

Dans *Mesure et démesure des villes* [2], j'interroge la taille la plus agréable pour une ville. C'est une question récurrente, de Platon aux architectes du 20^{ème} siècle (Wright, Neutra, Sert, Gropius, etc.), en passant par Thomas More, qui fait résider ses « Utopiens » dans 54 villes, avec une population oscillante entre 100 et 260 000 habitants. En 1977, un économiste loin de toute utopie, Paul Bairoch, associant de nombreuses données statistiques – santé, criminalité, fiscalité, emploi, éducation et formation, sports et loisirs, logements et transports, etc. – en arrive à l'estimation de 500 000 habitants pour une ville habitable. Bien sûr, un demi-siècle plus tard, le mieux-vivre urbain n'est plus le même, mais je ne pense pas que les attentes des citoyens exigent une augmentation de la population. Au contraire, plusieurs mouvements, comme le réseau des « villes en transition » ou celui des *Slow Cities* démontrent que la « taille humaine » est inférieure à 100 000 habitants.

Pour ma part, je préfère parler de « territoire » ou de « biorégion », pour réconcilier villes et campagnes. La « biorégion » n'est pas un échelon de plus dans le mille-feuilles administratif, mais l'expression d'une nouvelle territorialité décentralisée et autogérée.

Après cette expérience inattendue du confinement, avec le constat que la ville dense n'est plus vivable, ne risque-t-on pas d'assister à un regain d'intérêt pour le modèle du petit pavillon avec jardin en proche banlieue qui a, lui, participé au problème de l'étalement urbain ?

Je ne pense pas, car les banlieues, de Paris et des grandes métropoles, sont également congestionnées. Le pavillonnaire diffus n'attirera pas les citoyens en quête d'un lieu accueillant. La ville dense et la banlieue pavillonnaire sont les deux revers d'une même médaille qui ne fait plus rêver. Je crois plutôt à un exode urbain, par petites doses : des citoyens vont s'installer dans des petites villes, voire des villages, afin de bénéficier d'un air moins pollué, d'un potager et de la nature à proximité, avec des forêts, des rivages ou des montagnes selon les régions, tout en télétravaillant ou carrément en changeant de vie, expérimentant la décroissance.

Ces citoyens qui migrent dans la campagne ne seront pas des néo-ruraux, comme dans l'après-mai-68, mais plutôt des expérimentateurs d'une nouvelle territorialité, souvent très compétents en technologies numériques alternatives, inspirés par le zadisme, soucieux de réseauter avec toutes les associations locales, misant sur l'agriculture bio ou la permaculture, acceptant la frugalité et recherchant le « mieux » qu'ils préfèrent au « plus ». De nouvelles urbanités vont se déployer et s'expérimenter dans ces « territoires-paysages ».

À l'approche du déconfinement, un mouvement important se développe à travers plusieurs villes françaises, demandant la réquisition de boulevards et de certaines voiries au profit de modes de transports plus doux, tels que le vélo. La crise actuelle peut-elle transformer durablement nos modes de transport urbain ?

Il y a un double-mouvement : d'un côté, l'automobile va apparaître comme un lieu de déconfinement, qui permet de maintenir les distances avec les autres passagers à la différence des transports collectifs – comme c'est déjà le cas en Chine, avec le scooter et la voiture. De l'autre, on a découvert combien une ville débarrassée de la voiture était silencieuse et accueillante ! Cela peut perdurer si les édiles attribuent à certaines rues une sorte de piétonisation de fait. Quant au vélo, c'est prouvé depuis longtemps qu'il est plus rapide que la voiture sur des trajets urbains de courte-distance. Cette indispensable transition mobilitaire doit être expliquée, justifiée, exaltée et partir des habitants.

Quant à l'automobile, elle doit contribuer à la transition énergétique, en devenant moins polluante et énergivore mais aussi en étant taxée. Mais attention : en dehors des agglomérations, pénaliser l'automobile reviendrait à accroître les inégalités sociales, comme l'ont clamé les Gilets Jaunes sur les ronds-points. Là, le covoiturage, le copartage, une tarification avantageuse pour les cars et les trains locaux – quand il en reste ! – pourraient par exemple réduire la part de l'automobile. C'est donc toute une politique à mettre en œuvre, et on en est encore loin.

Cela questionne plus largement notre rapport actuel à l'espace public : vous plaidez, à ce sujet, pour une meilleure répartition en milieu urbain, y compris à destination des enfants...

Les espaces publics sont rarement amènes : les bancs sont démontés pour éviter le rassemblement de deux ou trois sans abri ; les voitures se garent sur le trottoir au grand dam des arbres qui en souffrent ; les toilettes publiques sont quasi-inexistantes ; les trottinettes, les rollers, les cyclistes empruntent les trottoirs et gênent les piétons. Les enfants n'osent plus jouer dans la rue et sont accompagnés pour aller à l'école, tant la dangerosité est grande !

Redonner leur place aux enfants dans la ville revient à améliorer la vie quotidienne de chaque adulte : c'est aller moins vite, planter plus d'arbres, favoriser des itinéraires fléchés comme pour un jeu de pistes, entretenir les pieds des immeubles, transformer le devant des écoles en parvis colorés et joyeux sans voiture. Il faut penser une autre physionomie de la rue : une ville pour et par les enfants est une ville pour tous. Et n'oublions pas les animaux que la ville abrite, souvent de manière dissimulée. Les écoles et autres lieux publics devraient avoir des poulaillers, des moutons pour tondre les pelouses, des ruchers, des chevaux...

L'un des autres enjeux de ce déconfinement, c'est le « tracking » et tous ces instruments de suivi et de contrôle actuellement en débat. Que vous inspire ces mesures de surveillance dans l'espace public ?

Je suis sidéré de voir que le ministère de l'Intérieur a acheté pour 400 millions de drones. En pleine période de pénurie de masques, on peut tout de même interroger le sens d'une telle dépense pour contrôler les Français. On quitte le « biopolitique » cher à Foucault, pour entrer

dans l'ère de la « data politique » qui se généralise, avec la vidéosurveillance, la géolocalisation par votre portable, le traitement algorithmique de toutes les données. C'est une nouvelle servitude volontaire, au nom de votre bien !

Vous appréciez la pensée d'Ivan Illich [3], philosophe de « l'autonomie », qui a profondément influencé l'écologie politique au 20ème siècle. En quoi sa pensée se révèle-t-elle pertinente pour analyser la période actuelle ?

Ivan Illich n'a cessé de pointer ce qui, en chacun de nous, altère la possibilité de notre propre autonomie, c'est-à-dire la possibilité cruciale de faire et ainsi de se connaître en éprouvant. Il en va ainsi du capitalisme qui, en transformant toute activité, tout sentiment ou toute action en marchandise, rend chacun de nous dépendant du marché et le prive d'une part essentielle de son autonomie. Il parle alors de la perte des « communaux » et de la dépréciation du « vernaculaire », c'est-à-dire de tout ce dont n'importe qui dispose qui échappe au marché et lui assure des conditions de vie satisfaisantes et indépendantes.

Illich dénonçait également les « *professions mutilantes* », qui vous dépossèdent d'une partie de vous-mêmes en se substituant à vous, au nom de votre bien, pour vous soigner ou vous éduquer, et ainsi vous subordonner. Or le coronavirus est un cas d'école : on ne peut pas ouvrir sa radio sans tomber sur un virologue – je ne savais pas qu'il y en avait autant – ou un expert médical qui, in fine, contribue à vous exproprier de votre propre corps. Nous sommes tous désespérés, ne sachant plus si nous nous portons bien ou pas, nous nous plaçons volontairement sous l'autorité du médecin, alors même que nous constatons d'une déclaration à une autre leurs désaccords aussi bien pour le diagnostic que pour les prescriptions médicamenteuses. Illich aurait trouvé la confirmation de ses thèses avec le pouvoir absolu des experts, aujourd'hui : même le Président de la République dit qu'il ne fait rien sans sa commission d'experts, qui eux-mêmes se disputent entre eux !

La crise devrait responsabiliser chacun. Des gens font leur pain, d'autres confectionnent des masques. Ce sont de petites actions émancipatrices qui reposent justement sur une reconquête de sa propre « autonomie ». Après viendra l'extension du domaine de l'autonomie à tous les niveaux de la vie de chacun.

Propos recueillis par Barnabé Binctin et Sophie Chapelle – Basta !

Lien vers l'article : <https://www.bastamag.net/deconfinement-ville-densite-urbaine-covid-transport-en-commun-velo-teletravail-retour-a-la-campagne-entretien-thierry-paquot>

[1] Thierry Paquot est philosophe et urbaniste, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris (Université Paris-Est Créteil Val-de-Marne). Son dernier essai, *Mesure et Démesure des villes* a été publié en mars 2020 (CNRS Editions).

[2] Paru aux éditions du CNRS, en mars 2020

[3] Lire *Introduction à Ivan Illich* (éd. La Découverte, 2012) et *Ivan Illich & la société conviviale* (éd. Le passager clandestin, 2020) écrits par Thierry Paquot