

Observer pour inventer : la ville d'après

Presque 40 ans après, imaginons ce que serait le carrefour Mabillon sous la plume de Perec : *“19 mai 2020. 3, 4, non 5 SUV défilent, les conducteurs aux visages masqués, au passage 3 piétons attendent le feu, chacun à distance. A chaque arrêt, la même appréhension: où se place-t-on par rapport à ceux déjà-là et ceux qui suivent ? Une femme à l'épaisse frange passe, le bec couvert d'un ancien tablier fleuri qui seul souligne ses yeux. Un policier à l'angle de la rue du Four apparaît, un smartphone à la main. Son collègue le rejoint et se tient derrière lui au mètre réglementaire. Un camion DHL traverse, un cycliste Uber-Eat le suit à la trace. Deux hommes rejoignent le carrefour d'un pas lent, ils entretiennent une conversation par-dessus la chaussée malgré le trafic. 535 véhicules, 319 motos, 146 camionnettes de livraisons, 122 vélos, 42 bus. 83 hommes, 54 femmes, 39 enfants, 12 chiens. 95 masques blancs, 26 masques noirs, 13 masques imprimés, 4 masques verts.”*

Les citoyens dont les rues sont faites

Qui aurait cru découvrir un Paris déchu dans un tel quotidien ? Les masques ont remplacé les parapluies colorés et dissimulent les visages de passants inquiets qui évitent de se croiser. Ce qui est en jeu, ce n'est pas la ville, dans sa matérialité de vides et de pleins, c'est l'urbanité! L'urbanité, où la densité et la diversité d'une ville élargissent le champ du possible. C'est cette exposition à l'altérité qui nous enrichit, un mélange de rythmes et de flux qui donnent à l'urbain son caractère spécifique. L'urbanité, avec sa serendipité qui permet les relations éphémères entre inconnus, se tissant le temps d'un regard pour s'éteindre soudainement ou, au contraire, pour durer. L'urbanité, et sa sociabilité riche et informelle faite de liens faibles, où faible ne veut pourtant pas dire peu important. Voici ce qui manque à la ville aujourd'hui, celle où il y a quelque mois encore on flânait à la manière de l'homme de la foule d'Edgar Allan Poe, celle qu'on pouvait parcourir sans but apparent, celle qui était animée des terrasses, de cafés, d'espaces publics, et de parcs où l'on peut regarder et être regardés. Celle qui faisait que le logement était la toute petite partie d'un chez-soi bien plus vaste. Celle où se croisaient les regards, les sourires et toutes les formes d'attentions et d'inattentions civiles qui font la spécificité de la société urbaine. Mais il nous manque aussi une autre ville, celle qu'elle aurait pu être, quand les fêtes et les événements collectifs animent les rues et les font vibrer plus que jamais. La ville en somme, celle faite de mille virtualités, prêtes à se réaliser à chaque instant.

Une urbanité sans urbains

Voici la ville déconfinée : un espace vide et silencieux, une voie que l'on emprunte masqué et ganté, à marche rapide, équipé de cabas ou d'un chariot de course pour des quêtes de première nécessité (la recherche de nourriture), accompagné d'un chien, armé de sacs poubelles. Circulation et architecture ne suffisent pas à décrire l'urbain. Même dense et diversifiée, la ville n'est plus le lieu des mille virtualités quand ses habitants ne s'y retrouvent plus. Et maintenant le confinement terminé, les distances entre personnes augmentées risquent d'imposer un style de vie différent de celui typiquement urbain, fait de brassages et de tables de bistrot. Un mètre en France, un mètre et demi en Hollande, deux en Suisse : les effets de la mise à distance ne sont guère mesurables... Ils seront les craintes cultivées jusqu'à la phobie et à l'adversité cristallisée envers autrui, et le sentiment d'effraction qui s'invite à chaque expédition extérieure, ou lorsqu'un simple regard devient trop intrusif. C'est la proxémie toute entière qui est mise à rude épreuve. Cette façon de maintenir les distances interpersonnelles théorisée par H.T. Hall dans les

années soixante s'immisce dans toutes les sphères de nos sociabilités, des salutations jusqu'aux expressions de langage les plus infimes. Des distanciateurs physiques, auparavant imaginés pour séparer les flux (automobiles-piétons), comme la chaussée, servent aujourd'hui à trouver la bonne mesure à nos conversations spontanées, à nous calibrer à une métrique acceptable pour nos futures interactions.



Lausanne, 06.05.20 © Carole Lanoix

Une privatisation après la privation ?

Cette proxémie désormais altérée est en train de déstabiliser, ou pour le moins de redéfinir, nos espaces de vie. Au Japon, comme dans certains pays nordiques, le respect de ces distances est le marqueur d'une culture. Mais qu'advient-il des nôtres ? Est-ce que des mesures aussi éphémères que prévues au départ, ne risquent pas de se cristalliser avec le temps ? En tout cas, la distanciation imposée et la peur des transports publics rendent les modes de transport individualisés plus que jamais attractifs et, avec eux, un style de vie périurbain, fait de maisons aux superficies généreuses et avec jardin privé. Tous ces éléments paraissent maintenant désirables et sécurisants pour tous. La peur des frottements dans les transports et dans l'espace publics pourrait entraîner une nouvelle vague d'idéologie anti-urbaine. La ville, jugée à tort vecteur de l'épidémie, pourrait ne pas revenir à sa normalité. Face à ceux qui pensent que le futur appartient désormais aux campagnes et non à l'urbain, il faut soutenir la ville, et avec elle, le lieu où se fait la société et non la communauté. Il faut éviter que le collectif des liens faibles puisse s'effondrer.



Tokyo, 21.05.14 © Carole Lanoix

Faire société

L'« insociable sociabilité » d'Immanuel Kant, qui est le dilemme irrésolu entre la volonté de faire société et la fragmentation individuelle, revient sur scène. Ses champs de visibilité lors du confinement ont été les fenêtres, les balcons, les portes, les écrans numériques fixes et ceux portables des smartphones. Tous ces seuils entre public et privé se sont transformés en centre de mobilisation, de sociabilité, de solidarité mais aussi de conflit, de contestation et de négociation.

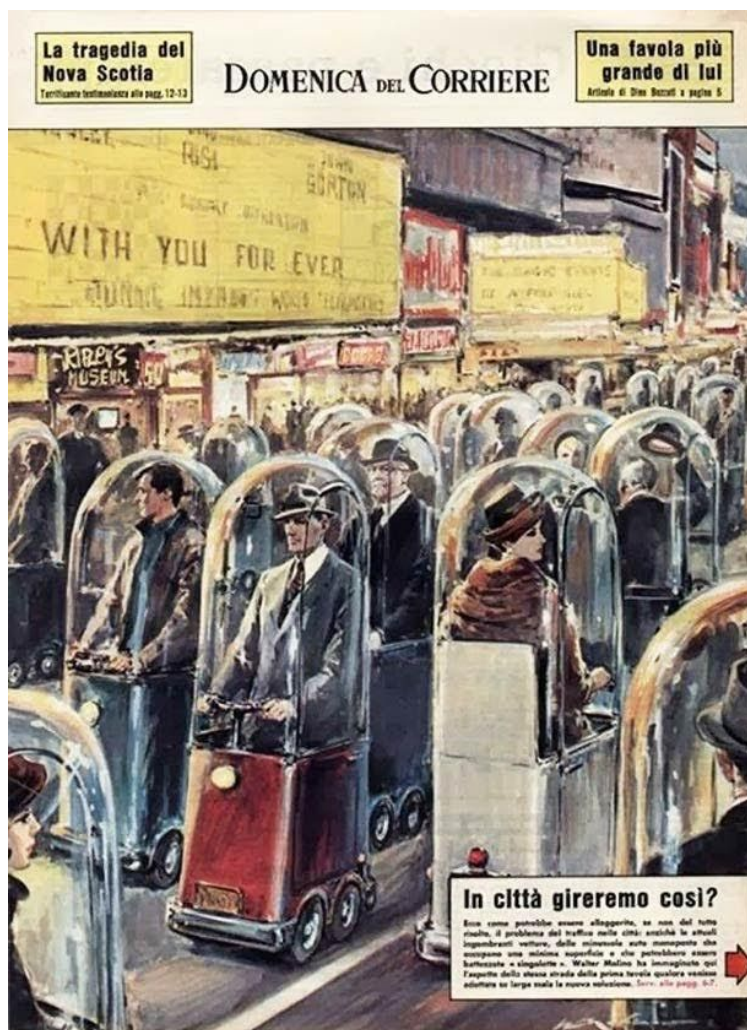
Maintenant que le seuil est franchi, c'est dans l'urbain que la question de l'insociable sociabilité se pose et qu'une réflexion s'impose, avec urgence. Urgente mais heureuse, cette réflexion met au centre les modalités du vivre ensemble. On pourrait même profiter de la crise de l'urbanité que l'on est en train de vivre pour repenser de manière créative et agile nos espaces, pour donner plus de place aux piétons, aux cyclistes, aux enfants, aux handicapés et à tous ceux pour lesquels les trottoirs ont été toujours trop étroits, même sans distanciations imposées. Et remettre au centre de l'urbain ces corps dont la ville est faite.

Ni prophètes ni devins : observateurs

Le futur nous est inconnu : peur qui persiste, retour progressif à la normalité ou reprise de l'épidémie ? Les chercheurs sont mobilisés pour y répondre et les experts pour donner des recettes. Le scénario intermédiaire d'une «ville avec filtres» semble être celui qui s'esquisse. C'est le scénario qui permet le retour des interactions, mais avec des barrières sanitaires et techniques, comme les écrans et les séparations plastiques dans les restaurants : matérialisation de notre vulnérabilité corporelle. Un autre

risque de dérive de l'urbain passe par le recours à la technologie. Si la réservation en ligne des places dans les restaurants et dans les bus devient monnaie courante, le smartphone peut se voir investi comme principale forme de médiation et d'accès à la ville, barrière contre tout hasard heureux. Ces scénarios, très différents, ont une chose en commun: la centralité de la dimension spatiale, dans toutes ses échelles, du corps au monde. Ce sont également les différents modèles d'urbain qui sont en jeu. Entre ces modèles, on peut espérer que celui de Los Angeles, dispersé et sécurisé par la voiture, ne s'impose pas, et que celui de Amsterdam, fait de piétons et de courtes distances, fasse preuve de résistance.

En tant que chercheurs-curieux nous ne pouvons pas faire de prophéties ni deviner. A la manière de Pérec, nous ne pouvons qu'observer. Et plus que jamais, c'est aux urbains d'être créatifs, pour saisir une nouvelle opportunité de faire la ville.



Enka Blanchard, mathématicienne, université de Lorraine, Nancy ; **Stéphane Gallardo**, professeur agrégé de géographie, Valence (Espagne) ; **Shin Koseki**, architecte-urbaniste et chercheur, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne ; **Carole Lanoix**, architecte et urbaniste, Urbaplan, Lausanne (Suisse), et Ecole nationale supérieure d'architecture Paris-La Villette (EnsaPLV) ; **Olivier Lazzarotti**,

géographe, université de Picardie - Jules-Verne, Amiens ; **Irène Sartoretti**, sociologue, Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ensas). Ce texte a été approuvé par l'ensemble du réseau Chôros (www.choros.place), actif dans plusieurs pays européens et comprenant une trentaine de chercheurs de diverses disciplines.