Observer pour inventer : la ville d'après

Par Enka Blanchard, Stéphane Gallardo, Shin Alexandre Koseki, Carole Lanoix, Olivier Lazzarotti et Irène Sartoretti

Avec l'apport du rhizome Chôros.

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 citadins dont les rues sont faites

Qui aurait cru découvrir un Paris sombré dans un tel quotidien ? Nous sommes début mai 2020. 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 le devenir de cette ville dans sa matérialité de vides et de pleins mais l'urbanité qui la caractérise et qui rassemble les villes du monde et leurs populations. C'est, par exemple, cette exposition à l'altérité qui propulse le passant le plus passif ; ce mélange de rythmes et de flux qui donnent à l'urbain son caractère spécifique. L'urbanité, qui vit des 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 pouvait être une toute petite partie d'un habité bien plus vaste. Celle où se croisaient les regards, les sourires et toutes les formes d'attentions et

d’inattentions civiles entre inconnus qui font la spécificité de la société urbaine. Mais il nous manque aussi une autre ville, celle qu’elle aurait pu être, quand les manifestations 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 confinée : 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, en cette mi-mai où le confinement termine en France, les distances entre personnes imposent déjà une ville nouvelle, loin de celle du brassage et des 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 non seulement l’urbanité, mais 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 (Photo 1).

Photo 1 : 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 (Photo 2), comme dans certains pays nordiques, le respect de ces distances est le marqueur d'une culture. Mais qu'adviendra-t-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 d'être contaminé en empruntant les transports publics rendent les modes de transport individualisés, tels que la voiture mais aussi le vélo, 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 particulièrement désirables et sécurisants. La peur des frottements dans les transports et dans l'espace publics entraînera-t-elle des expressions et des comportements anti-urbains ? Ceux qui considèrent l'urbanité vecteur de l'épidémie prêcheront-ils que le futur appartient désormais au rural et aux communautés ? Celles-ci se réfèreront-elles à une sociabilité sécurisante, comme celle du village et des territoires à faible urbanité, qui limitent l'anonymat. Qu'adviendra-t-il de la sociabilité qui valorise les liens faibles et le brassage entre inconnus ? Lequel de ces modèles l'emportera à l'ère post-covid ?

Photo 2 : Tokyo, 21.05.14 © Carole Lanoix

Faire société

L'« insociable sociabilité » dont parle Immanuel Kant dans son *Idée d'une histoire universelle d'un point de vue cosmopolitique* revient sur scène. Il s'agit du dilemme irrésolu entre la volonté de faire société et la fragmentation individuelle. Ses champs de visibilité lors du confinement ont étés 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. Une autre voie de modulation 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 théorisés par le géographe Jacques Lévy, celui de Los Angeles, dispersé et sécurisé par la voiture, peut prendre de l'ampleur, si celui d'Amsterdam, fait de piétons et de courtes distances, ne fait pas 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 occasion de faire la ville.