

L'HOMME DU FUTUR, LES VILLES ET LES LIBERTÉS

Par Jean Haëntjens



À plusieurs reprises, dans notre histoire européenne, l'apparition de nouveaux modèles urbains a profondément modifié les rapports de l'Homme à son environnement : villes médiévales enserrées dans leurs remparts, villes royales et impériales aérées par de larges avenues, capitales flamboyantes et créatives, banlieues industrielles ou résidentielles, territoires péri-urbains dominés par l'automobile...

Chacun de ces modèles a fait émerger des usages, des comportements et des codes sociaux différents. Ces usages et ces codes ont ensuite façonné des modèles sociétaux – ou sociotypes – spatialisés, comme les « bobos-urbains », les « banlieusards pavillonnaires », les « navetteurs périphériques », les « néo-ruraux », etc. Et, avec le temps, certains de ces sociotypes – comme *l'homo automobilis* – ont pris la dimension de mutants anthropologiques.

La composante urbanistique n'a certes pas été le seul facteur qui a compté dans la production de ces « modèles humains », mais elle a indéniablement joué un rôle. Le géographe et sociologue Jérôme Fourquet a ainsi montré qu'à niveau socio-culturel équivalent, les bourgeoisies urbaines et les bourgeoisies « péri-urbaines » se différenciaient sur de nombreux points : références culturelles, modes de consommations, pratiques de loisirs et de sociabilité et... orientations politiques¹.

De nombreux signaux, dont l'impératif écologique, laissent penser que les prochaines décennies verront émerger de nouveaux modèles urbains. D'où les questions posées dans cet article : Quels pourraient être ces modèles ? Feront-ils émerger de nouveaux stéréotypes ? Et ceux-ci prendront-ils, à leur tour, la dimension de mutations anthropologiques ?

L'invention de nouveaux modèles urbains : une logique multifactorielle

Pour appréhender ces questions, il faut d'abord rappeler que l'émergence de nouveaux modèles urbains a presque toujours été provoquée par la conjonction de plusieurs facteurs, dont notamment :

- ▶ des dynamiques démographiques : croissance naturelle, exode rural, migrations, etc. ;
- ▶ des contextes écologiques et sanitaires (climat, épidémies, pollutions) ;
- ▶ des contextes géopolitiques, imposant ou rendant obsolètes des contraintes particulières, comme les fortifications ;
- ▶ des contextes politiques, avec l'implication plus ou moins forte des pouvoirs politiques ou économiques dans l'aménagement des territoires et des villes ;

1 Jérôme Fourquet, *La France d'après, tableau politique*, Seuil, 2023.

- ▶ des innovations techniques majeures : réseaux hydrauliques, chemins de fer, propulsion à vapeur, ascenseurs, charpentes métalliques, automobiles, numérique, etc. ;
- ▶ des modèles économiques – commerce, industrie, tertiaire, etc. – qui ont imposé des fonctionnalités logistiques, relationnelles, ou sociales particulières.

Ainsi, le Paris d’Haussmann, modèle urbain qui a eu une grande influence sur les villes européennes de la seconde moitié du XIXe siècle, est né de la conjonction de plusieurs de ces facteurs : le doublement de la population de Paris entre 1800 et 1850, les épidémies récurrentes de choléra, le traumatisme des révolutions urbaines de 1830 et 1848, la volonté politique de Napoléon III, l’apparition du chemin de fer et des charpentes métalliques, le développement d’une économie tertiaire et d’une bourgeoisie urbaine.

Les dynamiques de changement ont néanmoins toujours dû composer avec l’inertie des systèmes urbains déjà installés. À Paris toujours, l’actuel Forum des Halles, point de croisement des lignes RER, se situe à quelques centaines de mètres seulement du point de croisement des voies romaines de l’antique Lutèce. Et le gabarit des premiers immeubles haussmanniens (15 à 20 mètres de hauteur) s’est inscrit dans une relative continuité avec celui du bâti existant. À peu près à la même époque (en 1882), sortait de terre à Chicago le premier gratte-ciel (45 mètres), dans une ville qui n’avait pas, loin de là, l’« inertie historique » de Paris.

Les facteurs déterminants pour les prochaines décennies

Pour appréhender les évolutions possibles des modèles urbains (puis des « modèles humains » qu’ils façonnent), il faut donc identifier les facteurs qui risquent de peser. Et ceux-ci apparaissent aujourd’hui sensiblement différents selon les contextes géographiques et les continents.

Dans les pays développés, et plus particulièrement en Europe, les considérations écologiques et environnementales joueront certainement un rôle important au cours des prochaines décennies :

- ▶ Les phénomènes climatiques extrêmes donneront une prime aux villes de taille intermédiaire. Les mégapoles denses et minérales, comme Paris, auront en effet du mal à gérer les périodes de canicules (écart de + 5 à + 7°C avec les campagnes voisines).
- ▶ En Europe, la volonté politique de limiter l'étalement urbain (principe du Zéro Artificialisation Nette adopté dans plusieurs pays européens, dont la France en 2021), donnera un avantage aux villes petites et moyennes qui disposent encore de fortes disponibilités foncières.
- ▶ Le poids croissant de l'« économie résidentielle » dans la valeur ajoutée donnera une prime économique aux villes

de résidence par rapport aux villes ayant une forte tradition industrielle. En fait, ce phénomène est déjà engagé depuis les années 1990².

▶ Cet « exode métropolitain » sera favorisé par la possibilité, offerte par le numérique, d'une plus grande distanciation entre les lieux de résidence et les lieux de production. Le télé-travail deux jours par semaine, qui tend à devenir une norme

dans le secteur tertiaire, rend déjà possibles des modèles résidentiels alternatifs (habiter une ville moyenne, travailler en présentiel dans une métropole).

- ▶ L'instabilité géopolitique poussera les villes et les pays à renforcer leur autonomie énergétique et alimentaire. La production localisée d'énergies renouvelables pourra

**“ L'instabilité géopolitique
poussera les villes
et les pays à renforcer leur
autonomie énergétique
et alimentaire. ”**

2 Laurent Davezies, *La république et ses territoires*, Seuil, 2008.

par ailleurs constituer une ressource importante pour les collectivités locales, comme c'est déjà le cas au Danemark. Or, les énergies renouvelables ont besoin de beaucoup d'espace, ce qui donnera, là encore, une prime aux villes moyennes qui en disposent. Leur parc immobilier de faible hauteur pourra plus facilement exploiter le rayonnement solaire reçu par les façades et les toitures.

- ▶ Les contraintes écologiques tendront, par ailleurs, à favoriser les technologies de transports économes en énergie et peu émissives de CO₂ : transports collectifs et micromobilités, plutôt que voitures individuelles.
- ▶ Les croissances démographiques seront faibles ou négatives et la population tendra à se stabiliser.

En Europe de l'Ouest, ces facteurs se conjugueront pour favoriser l'arrêt de l'étalement urbain, le redéploiement de l'urbanisation vers les villes de taille intermédiaires, et la densification des territoires périphériques. L'ampleur du mouvement dépendra toutefois de l'implication des pouvoirs publics, et notamment de la desserte ferroviaire des villes petites et moyennes. Dans le contexte d'une population stabilisée et déjà urbanisée à 80%, ce mouvement de rééquilibrage sera peu spectaculaire. Les villes européennes de 2050 risquent fort de ressembler beaucoup à celles de 2025. Elles seront simplement moins polluées, plus vertes, et plus accueillantes pour les piétons, les enfants, les personnes âgées et les micromobilités.

Vers une diversification des modèles urbains

Dans d'autres pays ou sur d'autres continents, les évolutions des cadres urbains pourront être beaucoup plus rapides et brutales. Parmi les facteurs déterminants : les épisodes climatiques extrêmes, un exode rural massif, une croissance démographique soutenue, la faiblesse (ou la force) des pouvoirs politique nationaux et locaux, etc. En Amérique du Nord, il sera difficile de remettre en cause le modèle, aujourd'hui dominant, de la ville automobile. Les réponses

aux défis écologiques seront plutôt recherchées par les innovations technologiques. On verra aussi se développer des migrations inter-régionales (par exemple, de la Silicon Valley, saturée, vers le Texas ou l'État de Washington). La voiture sans conducteur changera-t-elle la donne ? Rien n'est moins sûr. L'échec de Google à Toronto en 2020 a sérieusement écorné le fantasme d'une *smart city* qui résoudrait tous les problèmes urbains par la magie du numérique. Les taxis sans conducteurs Waymo (filiale de Google), expérimentés à San Francisco et Denver, n'ont pas encore convaincu.

Certains pays pétroliers aux régimes autoritaires, comme l'Arabie Saoudite, pourront encore s'offrir des projets urbains pharaoniques, comme celui de Neom,

une ville linéaire de 250 kilomètres de long, actuellement en construction. Ce modèle, dû principalement au désir d'un souverain, fera-t-il école ? Il est permis d'en douter.

“ Le modèle urbain nord-américain semblait devoir s'imposer à l'ensemble des villes de la planète, la tendance, pour les prochaines décennies, sera plutôt à la diversification des modèles.”

En Chine, le poids de l'État et l'exode rural encore à venir (10 millions d'habitants par an), favoriseront la poursuite d'un urbanisme de « grands blocs » privilégiant les immeubles collectifs et l'urbanisme vertical. La tendance affirmée par le 14^e plan quinquennal (2021-2025)

sera celle d'un redéploiement vers les villes moyennes (à l'échelle chinoise). L'ambition de faire émerger une « civilisation écologique » est inscrite depuis 2019 dans la constitution. Affirmée par un pays qui domine largement la production mondiale de capteurs solaires, de batteries et de véhicules électriques, elle doit être prise au sérieux. Elle se traduira par la production de modèles urbains « clés en main » qui accorderont une large place à la surveillance numérique de la population (caméras vidéo, reconnaissance faciale).

Ces modèles sont déjà proposés aux pays voisins d'Asie Centrale, dans le cadre du programme des Routes de la Soie.

Au Japon, la priorité sera de gérer la décroissance annoncée de la population. L'aménagement urbain se fera plus par destruction et « aération » du tissu urbain existant, que par extension.

Dans de nombreux pays du Sud, la population urbanisée doublera au cours des trente prochaines années. Pour une grande part, elle sera hébergée dans des bidonvilles ou de l'habitat informel, et viendra s'ajouter au milliard d'êtres humains qui vivent déjà dans ces conditions. L'une des questions prioritaires sera de rendre cet habitat informel viable, en y apportant l'assainissement, l'eau, l'énergie, et un minimum de sécurité. Elle a déjà été prise en compte par des pays comme le Brésil ou l'Inde. La forme urbaine de ces villes auto-construites (maisons de 1 à 2 niveaux, ruelles étroites) a peu de chances de changer. Leur remplacement par des politiques volontaristes de construction d'habitat social apparaît également peu probable, pour des raisons à la fois financières et culturelles. Les tentatives menées en ce sens en Inde ou au Mexique ont échoué. Des cités d'habitat social flambant neuves sont même souvent restées vides.

Alors que, au cours des années 1960 et 1970, le modèle urbain nord-américain (quartier d'affaire vertical entouré de banlieues résidentielles horizontales) semblait devoir s'imposer à l'ensemble des villes de la planète, la tendance, pour les prochaines décennies, sera plutôt à la diversification des modèles.

L'espace réel contre l'espace virtuel - *homo urbanus vs. homo numericus*.

Dans un paysage urbain aussi diversifié, il existera cependant une ligne de « fracture anthropologique » commune à toutes les villes de la planète : elle opposera les espaces réels ou « terrestres » qui resteront sous le contrôle des citoyens et des autorités locales, et les espaces virtuels – plateformes numériques, les réseaux sociaux,

et bientôt le Métavers – qui sont désormais, dans les faits, sous le contrôle de quelques géants du numérique³.

Ces espaces virtuels modifient déjà de deux façons les espaces réels, en les remplaçant, ou en les colonisant : les écrans permettent d'agrandir artificiellement les domiciles devenus exigus ; les réseaux sociaux numériques remplacent les amis réels, la place publique, et ses terrasses animées ; l'abonnement à Netflix tue le cinéma de quartier, etc. La « colonisation » peut prendre, quant à elle, de multiples formes :

- ▶ déploiement dans l'espace public de caméras de vidéo-surveillance et de « panneaux d'information » numériques ;
- ▶ saturation des trottoirs par des trottinettes en *free floating* ou des tricycles de livraison *e-commerce* ;
- ▶ conversion des magasins de proximité, délaissés par les clients, en *darkstores*, c'est-à-dire en simples entrepôts logistiques destinés à *l'e-commerce*.

C'est alors tout un pan de la vie urbaine qui s'en va. À la colonisation technique peut s'ajouter une colonisation économique

ou politique. Plusieurs villes nord-américaines, confrontées à des difficultés financières, ont ainsi déjà concédé la gestion de leurs transports collectifs (remplacés par des taxis à la demande) à Uber. Et, en 2017, Amazon a racheté la chaîne de magasins bio haut de gamme *Whole Foods*, qui compte 460 points de vente aux États-Unis, au Canada et au Royaume-Uni.

“ Plus les espaces réels seront déqualifiés ou insécures, plus l'attractivité des espaces virtuels sera forte.”

Comme l'explique fort bien l'auteur de science-fiction Alain Damasio, la logique des plateformes numériques est de fabriquer

3 Jean Haëntjens, *Comment les géants du numérique veulent gouverner nos villes*, Rue de l'échiquier, 2017.

autour de chaque individu un « *cyber cocon* » qui tend à le couper progressivement de toute vie sociale et urbaine réelle, mais aussi à réduire ses contacts physiques avec une Nature considérée comme menaçante (insectes, épidémies, épisodes climatiques)⁴.

Dans cette lutte d'influence entre les espaces réels et les espaces virtuels, la qualité des espaces réels sera évidemment un facteur déterminant. Plus les espaces réels seront déqualifiés ou insécures, plus l'attractivité des espaces virtuels sera forte.

Perspectives

La seule certitude est que l'homme « du futur », celui de 2050, sera urbanisé à plus de 70% et cette qualité le distinguera radicalement du « rural » qu'il était encore majoritairement jusqu'en 2008, année où la population mondiale urbanisée a franchi la barre des 50%. Cet *homo urbanus* sera cependant loin de constituer un sociotype homogène, comme pouvaient le penser les architectes-urbanistes dits « modernes » des années 1950.

Après une longue phase de convergence, sous influence du modèle urbain nord-américain, la tendance actuelle est plutôt à une différenciation des modèles urbains. Et celle-ci se jouera sur plusieurs critères, dont l'impact sera très différent selon les latitudes et les continents :

- ▶ les situations climatiques ;
- ▶ les contraintes écologiques (espace disponible, ressources hydriques...) ;
- ▶ les traditions urbaines et culturelles ;
- ▶ les capacités financières des pays ;
- ▶ les dynamiques démographiques ;
- ▶ la maîtrise juridique, intellectuelle et technique des enjeux urbains par les pouvoirs politiques⁵.

4 Alain Damasio, *Vallée du silicium*, Seuil, 2024.

5 Au Mexique, la durée d'un mandat de maire est de six ans, non renouvelable. Une durée aussi limitée permet difficilement de mener une politique de renouvellement urbain dans la durée.

L'éventail des « futurs urbains » est donc très ouvert. Par ailleurs, aucun déterminisme technologique n'impose aujourd'hui qu'un modèle urbain particulier soit amené à supplanter les autres.

Les technologies numériques peuvent en effet s'appliquer à tous les modèles urbains et à tous les modes de mobilité : aux vélos en libre-service comme aux voitures sans conducteurs, à la production d'énergies renouvelables comme à celles d'énergies fossiles, à la climatisation des tours comme à celle des maisons individuelles.

Plusieurs modèles urbains cohabiteront donc, en fonction des contextes politiques, socio-politiques, géographiques, climatiques, économiques et culturels.

La dimension géopolitique et civilisationnelle

Il est même probable que les modèles urbains feront partie des « argumentaires » que feront valoir les principaux ensembles civilisationnels – États-Unis, Chine, Europe, Asie du Sud-Est, Moyen-Orient, Amérique Latine, Afrique subsaharienne, etc. – qui cherchent à exercer une influence géopolitique sur le monde (*soft power*) ou souhaitent simplement préserver leur identité culturelle.



“ Chaque ensemble géopolitique aura ses villes de référence. ”

Depuis toujours, les villes (*civis* en latin) ont été les vitrines des civilisations. L'architecture et les paysages urbains ont fait partie, avec la cuisine et les productions culturelles, des marqueurs majeurs qui affirmaient leurs différences et leur rayonnement.

Cette réalité a été un peu oubliée au siècle dernier, avec la mondialisation économique et la domination des modèles urbains occidentaux. Elle revient aujourd'hui en force. La Chine, l'Inde, et le monde arabo-musulman revendiquent la possibilité de proposer des modèles civilisationnels « non alignés » sur le modèle occidental.

Et cette revendication s'exprimera en partie dans l'affirmation de modèles urbains originaux ou spécifiques : villes chinoises fonctionnelles et verticales, villes du Sud-Est asiatique denses, horizontales et fluides, villes nord-américaines étalées à l'infini, villes européennes compactes et « historiques », villes du Sud largement informelles, villes des pays du Golfe engagées dans des compétitions architecturales pharaoniques (tour la plus haute, immeuble le plus long...).

Chaque ensemble géopolitique aura ses villes de référence. Dans ce contexte, l'Europe, qui fut longtemps qualifiée de « continent des villes », a des atouts et une responsabilité particulière à faire valoir : celle de proposer des « espaces réels » où l'être humain pourra vivre dans un environnement sain, choisir librement son mode d'habitat, tisser des relations humaines solides et chaleureuses, entreprendre, créer, se déplacer et élever ses enfants. Isolément, chacune de ces ambitions peut paraître triviale. Dans les faits, leur réalisation simultanée devient de plus en plus difficile.

« L'air de la ville rend libre », affirmait un proverbe allemand du XII^e siècle, souvent cité par les urbanistes contemporains. Aujourd'hui, une telle affirmation ne relève en rien de l'évidence. Les libertés urbaines devront, d'une part, être recadrées pour réduire l'empreinte écologique des villes, alors qu'elles sont aussi menacées par le développement très rapide des systèmes de surveillance et les manipulations numériques.

L'homme du futur sera-t-il plus libre ou moins libre que celui d'aujourd'hui ? La réponse dépend en partie de la façon dont seront agencés ces formidables espaces de libertés (ou de contrôle social) que peuvent être les villes.

