

S Octobre 2008  
C Depuis un futur proche  
S

Après une période d'expansion brutale, qui semblait devoir ne pas avoir de fin, c'est la méga-crise financière de l'automne 2008 qui stabilisa la croissance des grandes métropoles. On croyait que la vieille Europe allait encore pouvoir donner le ton en matière d'urbanisme au cours du 21ème siècle. Mais c'est l'Asie, et plus particulièrement la Chine et l'Inde, -les deux seuls pays dont les économies ressortirent renforcées de la méga-crise- qui, en raison des énormes problèmes urbains qu'ils ont rencontrés, ont amorcé un changement radical en la matière.

L'engorgement de la circulation dans les métropoles chinoises, dont le taux d'équipement en voitures particulières a vite rejoint celui du monde occidental, a donné lieu à des bouchons monstrueux et à des pics de pollution d'une ampleur jusqu'alors jamais atteinte. Shanghai, qui avait imposé les deux roues électriques dès 2006, a banni la voiture à essence de la ville en 2012, mesure qui s'est généralisée à toute la Chine, à l'Inde et puis à la majorité des grandes villes du monde. Le développement de moyens de transport en commun non polluants s'est alors imposé comme la seule alternative possible, l'informatisation de véhicules de type tramway téléguidés par GPS ouvrant des perspectives complètement nouvelles en matière de desserte. Plus aucune partie de la métropole ne pouvait être livrée à elle-même en matière de transport : les zones non desservies se firent de plus en plus rares, les autorisations de construire en dehors du réseau de transport en commun refusées.

Les vieux centres des villes européennes furent les plus retardataires, leurs habitants bien que ruinés pour la plupart, ne voulant pas céder l'usage de leur voiture particulière. Il fallut que le litre de super dépassât 10 euros, qu'il fut impossible de trouver des pièces de rechange pour des véhicules datant pour la plupart d'avant 2008, et que l'on mure les entrées des parkings souterrains des immeubles de bureaux pour que les parisiens, les derniers, renoncent enfin à leur voiture et décident à leur tour d'implanter dans les rues de la capitale française le dernier télé-tramway chinois : le nouveau réseau franchissait enfin le boulevard périphérique transformé en grand canal d'eau recyclée, pour réunir les communes de la périphérie, vivantes et animées, au centre ancien devenu depuis longtemps la plus grande ville-musée du monde.

Cette nouvelle façon de lier développement urbain et transports en commun, s'est jointe au souci de créer partout des micro-productions d'énergie. L'Inde en devenant il y a déjà 20 ans le plus grand champ d'expérimentation en terme d'énergie renouvelable de la planète a montré comment on pouvait construire des bâtiments qui, à défaut d'être auto-suffisants, produisaient une bonne partie de l'énergie qu'ils consommaient. Le reste demeurait de toutes façons produit par le nouveau revêtement de route à restitution d'énergie que l'université de Mumbai a mis au point en 2013.

Profondément touchée par le traumatisme de la méga-crise financière, la ville géante semblait condamnée, car trop difficile à vivre, notamment par des citoyens qui ont réclamé de plus en plus leur part de nature. Les métropoles-capitales ont cessé leur croissance, voire sensiblement diminué pour des raisons de survie après les scènes d'émeutes vues à Sao

S Sao Paulo, Mexico ou encore Los Angeles. Partout dans le monde des  
C métropoles régionales ont pris le relais, la plupart le long du littoral,  
S les menaces de raz-de-marée liées au changement climatique s'étant  
considérablement éloignées quand le réchauffement planétaire a été mieux  
maîtrisé.

Soulignons enfin que dès 2010, alors que le monde peinait à sortir du gouffre où les golden boys l'avaient plongé, l'exposition universelle de Shanghai avait été le signal d'une grande remise en cause de l'urbanisme, notamment autour du thème prémonitoire proposé par le Pavillon de la France : la ville sensuelle. Aujourd'hui, inspirées des quartiers traditionnels asiatiques, la plupart des villes imbriquent étroitement maisons, immeubles en hauteur, jardins, patios, terrasses, rues étroites débordant de restaurants et commerces ouverts jour et nuit. Les anciennes banlieues, hyper-densifiées sont méconnaissables, et la distinction entre centre et périphérie n'a plus cours. Les habitants y adoptent un mode de vie hédoniste, ils mélangent joyeusement les cultures locales et mondiales, abolissent définitivement les limites entre loisir et travail, et sèment le trouble dans la sacro-sainte séparation entre sphère publique et privée.

Fondée sur le star-système, la culture d'avant 2008 avait créé un univers de valeurs aussi abstrait et aussi surfait que celui de la bulle financière : il a disparu avec elle..

Jacques Ferrier