

# Repenser la ville

Entretien avec Serge Salat, architecte, docteur en économie et en histoire de l'art de l'EHESS, et fondateur du Laboratoire des Morphologies Urbaines du CSTB.



## Qu'est-ce qu'induit la forme urbaine sur le climat dans la ville ?

La forme urbaine peut augmenter de plusieurs degrés la température urbaine. À cela plusieurs raisons : l'imperméabilisation et la minéralisation des textures urbaines captent la chaleur et modifient le cycle de l'eau en diminuant l'évaporation et l'humidité ; les canyons urbains des rues piègent les radiations ; la rugosité de la texture urbaine réduit la vitesse du vent. Une mosaïque de nano-climats varie spatialement, selon les heures, la morphologie de la texture urbaine, la présence d'eau, de végétation, l'albedo des surfaces, c'est-à-dire leur capacité à absorber ou réfléchir les radiations.

## La ville au cours de l'histoire n'a cessé de se transformer. Quels sont aujourd'hui les enjeux qui vous semblent essentiels pour favoriser un renouvellement de la forme urbaine qui soit moins impactante pour l'environnement ?

Les transformations préconisées par le mouvement moderniste et Le Corbusier ont postulé un homme universel, et par extension un climat unique de l'Islande au Sahara, avec une tabula rasa morphologique : simplification radicale de la grande richesse de 5 000 ans d'histoire des formes urbaines à des géométries stéréotypées de tours et de barres ; remplacement des textures poreuses à cours que sont les îlots – qui connaissent d'infinies variations en fonction des sociétés et des climats – par des objets architecturaux massifs et isolés. Cet urbanisme amnésique fait que toutes les villes chinoises récentes, des climats sibériens de Mandchourie aux climats subtropicaux du Yunnan sont identiques, alors que la maison à cour carrée chinoise (le siheyuan) connaissait depuis 5 000 ans de grandes variations du nord au sud : cours plus grandes au nord, ensoleillées en hiver et ombragées par un arbre en été qui faisaient de Pékin une forêt ; petites cours aux agencements plus complexes, avec des espaces intermédiaires entre intérieur et extérieur pour la ventilation naturelle dans les climats chauds et humides du sud. De même en Europe : les grands îlots compacts d'Helsinki de 200 m de côté à grande cour unique font place au sud aux îlots carrés de 70 mètres de côté à nombreuses cours que

l'urbanisation de la Rome antique a essaimés autour de la Méditerranée, jusqu'à la myriade de micro-cours – plus de 1 000 dans un carré de 400 m de côté à la médina de Fez – dans une texture qui répond par son inertie thermique aux changements diurnes et nocturnes d'un climat aride et chaud. L'histoire nous a légué une sagesse bioclimatique des textures urbaines que le modernisme universaliste nous a fait perdre. C'est d'abord à une conception bioclimatique de la texture urbaine qu'il nous faut revenir. La densité de ces formes compactes et continues – à ne pas confondre avec la faible densité réelle des tours verticales isolées – présente de très nombreux co-bénéfices si elle est supportée par une bonne connectivité. Les villes du passé étaient très denses sans sembler surpeuplées : plus de 100 000 habitants au km<sup>2</sup> à Florence et à Venise à la Renaissance, encore 60 000 à Venise aujourd'hui, c'est-à-dire 3 à 5 fois plus que les 20 000 de Manhattan ou Paris intra-muros. Cette densité était vivable localement grâce à un tissage très fin, très complexe de micro-unités et d'espaces publics. Venise est une ville verte entretenue partout de jardins intérieurs. Des projets contemporains comme King's Cross à Londres réconcilient la très haute densité (45 000 emplois et résidents sur 17 ha) et la création d'espaces publics (10 places et jardins, 20 nouvelles rues). La connectivité joue un rôle essentiel pour supporter la haute densité. À New York et Londres, les deux tiers des emplois et plus de la moitié des résidents sont à moins d'un km d'une station de métro. À Hong Kong les mêmes proportions sont à moins de 500 m ! Plus de 90 % des employés du Square mile de City of London, le premier centre de commande de la finance mondiale, s'y rendent en transport en commun. Seulement 23 % de foyers de Manhattan possèdent une voiture. Ces centres urbains hyper-denses sont parmi les moins impactants à l'inverse de l'étalement urbain qui consomme deux à trois fois plus d'énergie et d'infrastructures (avec leur énergie incorporée) par habitant que les densités moyennement hautes. La vraie structure efficiente n'est d'ailleurs pas une densité uniforme mais une structure complexe avec des pics et des creux de densité articulés par des réseaux.