

LES ENFANTS ET L'AN 2000

UNE ENQUÊTE RÉALISÉE PAR PAUL VIEILLE

« Que sera la société française dans une trentaine d'années, en l'an 2 000 » ? Ce sujet de rédaction libre a été proposé dans le cadre des enquêtes réalisées sur l'avenir vu par les Français (1), à près d'un millier de jeunes élèves des établissements secondaires, à Paris et en province, (Lyon, Grenoble, Nice). Peut-on percevoir la formation d'une vision prospective chez l'enfant ? (l'enquête a porté sur les jeunes de 10 à 13 ans d'une part, classes de 6^e et 5^e, et de 15 à 18 ans d'autre part, classes de 2^{ème} et 1^{ère}) : il est trop tôt pour le dire, mais il était intéressant de poser des jalons.

Cette enquête, dont la revue « 2000 » donne ici l'analyse inédite, a été lancée en avril 1968, à la veille du mois de mai, ce qui est tout à la fois une chance et un inconvénient. On comprendra que les questionnaires n'ont pu, de ce fait, être distribués dans toutes les académies et seules (2) 300 copies ont été retournées, provenant d'établissements fréquentés en grande partie par des enfants appartenant à des milieux aisés : cadres moyens et supérieurs de l'industrie, de l'administration et des affaires, professions libérales, chefs d'entreprise.

(1) Voir en particulier le sondage sur l'an 2000 effectué par l'IFOP, fin 1967 et publié dans le numéro 6 de la revue « 2000 », décembre 1967.

(2) La même enquête devait être étendue au cours du mois de mai ; l'on devait atteindre un nombre plus élevé de cas et un échantillon plus diversifié que celui sur lequel porte la présente analyse. Le ministère de l'Éducation Nationale, les académies de Paris, de Nantes et de Marseille avaient donné leur accord, ainsi que les directeurs d'un certain nombre d'établissements. Que tous trouvent ici le témoignage de notre reconnaissance pour une entreprise qui n'a pu être que très partiellement menée à bonne fin et dont les résultats n'ont pu être utilisés dans cette étude en raison de l'événement qui les séparait et les éloignait brutalement des documents réunis antérieurement. L'échantillon, même élargi par des enquêtes directes au magnétophone

Mais, à postériori, cette enquête se révèle d'un intérêt évident : l'échantillon qui s'est exprimé peut être considéré, au plan des origines familiales, comme proche de la population des étudiants qui ont fait « la révolution de Mai ».

Elle s'est exprimée à l'école et individuellement.

Ce témoignage va nous permettre, sur plusieurs numéros, de commencer à apprécier la manière dont ces jeunes voient :

- l'environnement urbain, la vie urbaine, le logement,
- l'habillement, la nourriture, la santé,
- l'avenir du travail et des loisirs,

Rassembler cette information, dont on se gardera, bien entendu, d'extrapoler les enseignements, mais qui constitue une première approche, n'aurait pas été possible sans la compréhension de professeurs de l'enseignement secondaire qui ont accepté ce surcroît de travail et que nous remercions très vivement ici. (3) P.V.

ne permet pas en tout cas d'aborder les différences régionales ni bien entendu, les différences de milieu. Seule la différence d'âge peut apporter des éléments d'appréciation.

(3) Nous remercions également la Mission de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise et tout particulièrement M. Coignet, urbaniste, à l'initiative duquel un concours de témoignages dessinés a été organisé en 1967 auprès de 4 500 enfants du Val d'Oise. La revue « 2000 » a été autorisée à reproduire quelques dessins de cette grande enquête en cours d'analyse. Il était demandé à des élèves des classes maternelles aux classes de 3^{ème} d'illustrer les thèmes suivants : « Dessinez la ville où vous voudriez habiter » (soumis aux enfants de moins de onze ans) et « On va construire dans votre département des villes nouvelles, comment les imaginez-vous ? » (proposé aux plus âgés).

L'image de l'avenir

Les lycéens ne mentionnent guère les origines de l'image qu'ils construisent de l'avenir. Les indications fournies à ce sujet ne permettent pas, par ailleurs, de penser qu'une source d'information soit privilégiée : communications de masse, ouvrages « scientifiques » et de science-fiction, réalisations en cours, sont aussi fréquemment mentionnés ; un travail ultérieur devrait permettre de mesurer l'impact des bandes dessinées. Toutefois l'imagination est peut-être considérée comme ayant le plus d'importance :

« J'ai lu dans un journal... » (Lyon ; 2^{ème}).

« Dès aujourd'hui on peut faire des pronostics en se basant sur des ouvrages scientifiques ou en s'aidant de l'imagination (Lyon ; 2^{ème}).

« Ce sera exactement la société, le monde qui est décrit dans Le Meilleur des Mondes d'Aldous Huxley » (Paris ; 1^{ère}).

« Les discussions actuelles sur la rénovation du quartier des Halles et les différents projets proposés, l'ensemble Maine-Montparnasse, la Défense, tout cela prépare l'an 2000, nous en donne un avant-goût » (Paris ; 1^{ère}).

« Lorsqu'on me demande d'envisager la vie en l'an 2000, c'est une image due à mon esprit qui se reflète, bien plus que ce qui a été vu à la télévision ou entendu » (Paris ; 2^{ème}).

En fait, tout au long des rédactions, on rencontre l'écho souvent déformé, assourdi, des visions prospectives qui agitent l'opinion publique. Par ailleurs, le modèle américain est le seul qui soit mentionné comme digne de figurer notre avenir :

« Dans trente ans la société française aura atteint le stade de développement actuel des Américains ; mais entre notre vie future et la vie actuelle des Américains, il y aura à mon avis une grande différence, à l'échelle de la mentalité des individus. Le Français se sentira toujours

un peu brimé par la civilisation moderne..., il cherchera toujours à cultiver son art de vivre... » (Paris; 1^{ère}).

Cette référence est toutefois rare et parfois réticente; on verra toutes les préventions que les lycéens disent nourrir à l'égard d'un développement de type américain.

Il est tout à fait remarquable, surtout en raison des origines socio-professionnelles de la population considérée, que les notations relatives à l'avenir individuel des enfants et adolescents soumis à l'étude soient exceptionnelles. La très grande majorité se situe sans difficulté au niveau auquel on les a incités à se situer, à celui de l'avenir collectif. Pourtant on relève quelques notations de ce point de vue.

« M'attacherais-je à imaginer, décrire l'angoisse d'un homme de 50 ans en quête d'activité, de sagesse et déjà hanté par l'image de l'échec, de l'abandon et peut-être même condamné par la déception à l'aigreur? Serais-je plutôt hypnotisé par cette nouvelle époque mystérieuse, intrigante par ses bouleversements et par ma possible incapacité de m'y adapter? » (Paris; 2^{ème}).

L'avenir individuel n'apparaît certes pas toujours sous des couleurs aussi sombres, mais les textes, optimistes, apparemment indifférents ou pessimistes, semblent refléter sur le mode rassurant ou bouleversé une angoisse collective que nous retrouverons effectivement au terme de notre enquête.

Un certain nombre de jeunes, parmi les plus âgés presque exclusivement, s'interrogent sur l'une ou l'autre de ces deux questions préalables: peut-on prévoir l'avenir? Pourquoi propose-t-on à leur réflexion le millésime 2 000 ?

Photo A Bonnet

L'imprévisibilité de l'avenir semble n'être parfois invoquée qu'afin de se dispenser de la rédaction proposée :

« L'homme étant ce qu'il est, la société ce que nous savons, l'an 2000 n'aura que peu de rapport avec ce que nous imaginons... Un tel sujet est impossible à traiter » (Lyon; 1^{ère}).

D'aucuns, plus simplement, déclarent ne jamais réfléchir au sujet :

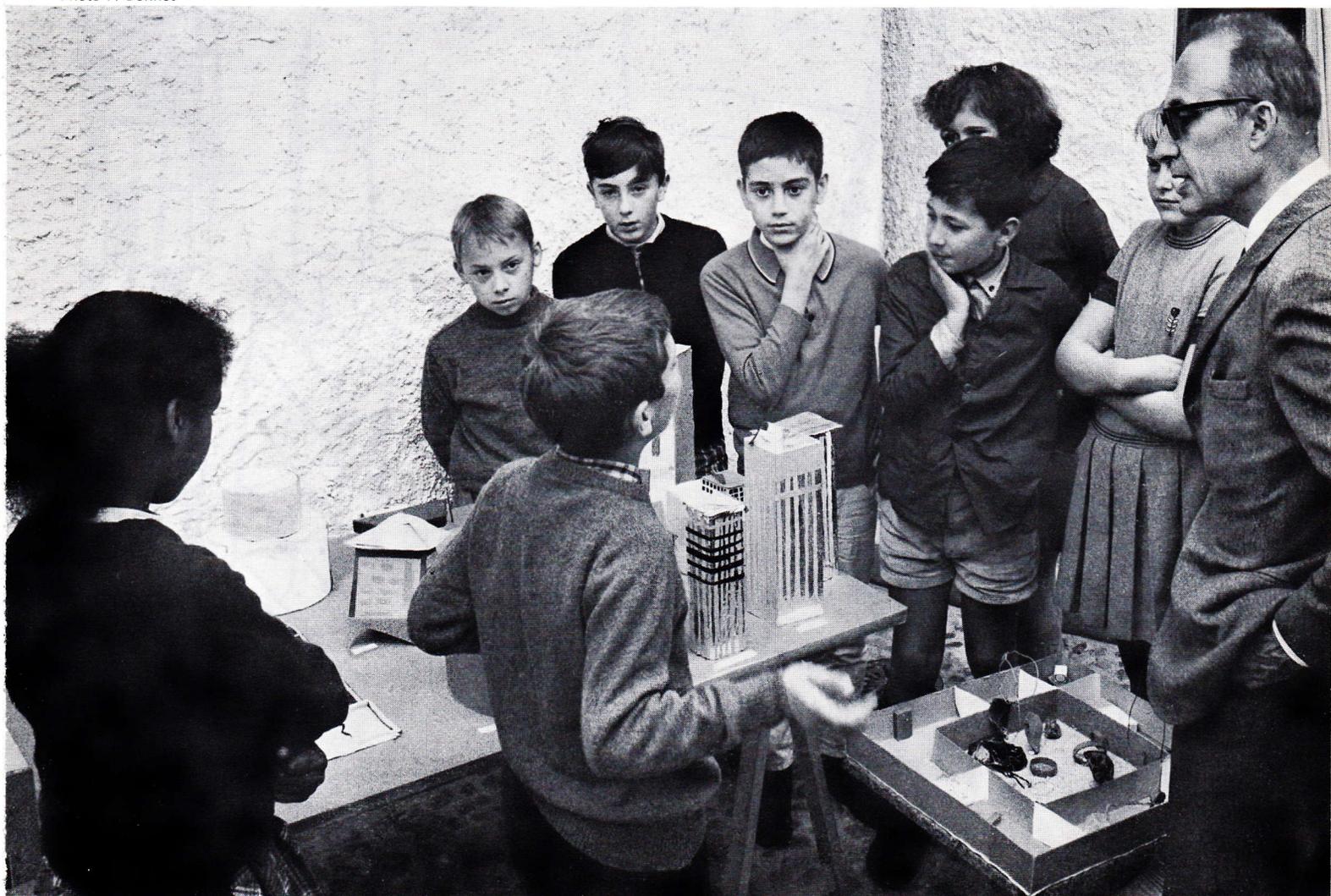
« Il m'est très difficile de dire si je serai heureux... car en ce moment je ne me préoccupe pas de cela » (Lyon; 2^{ème}).

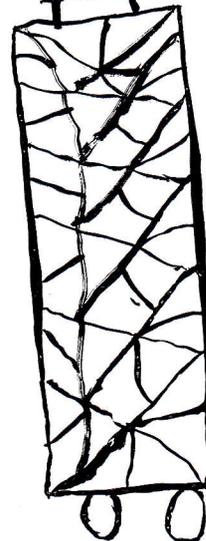
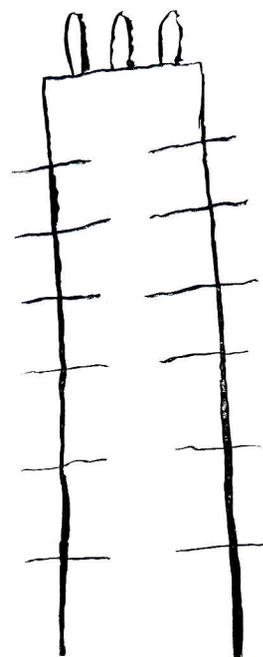
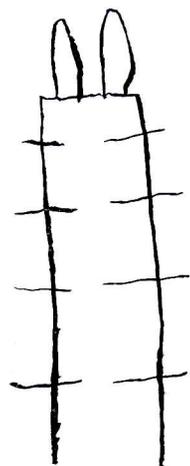
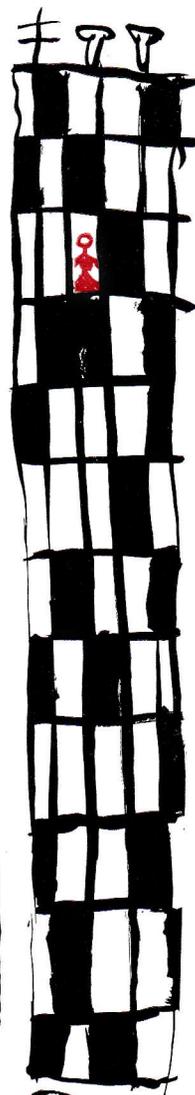
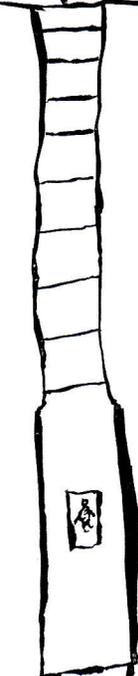
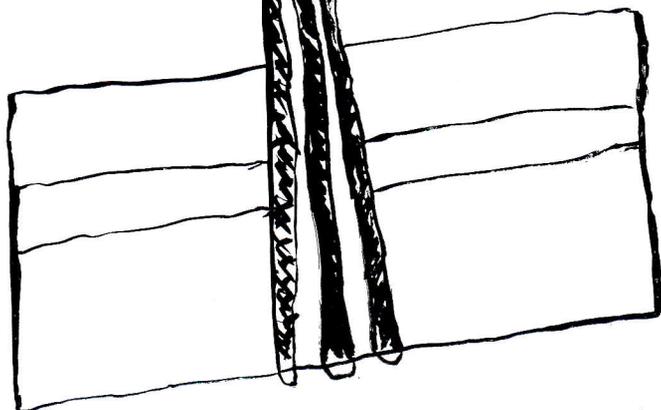
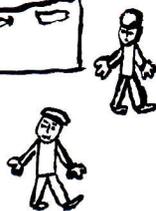
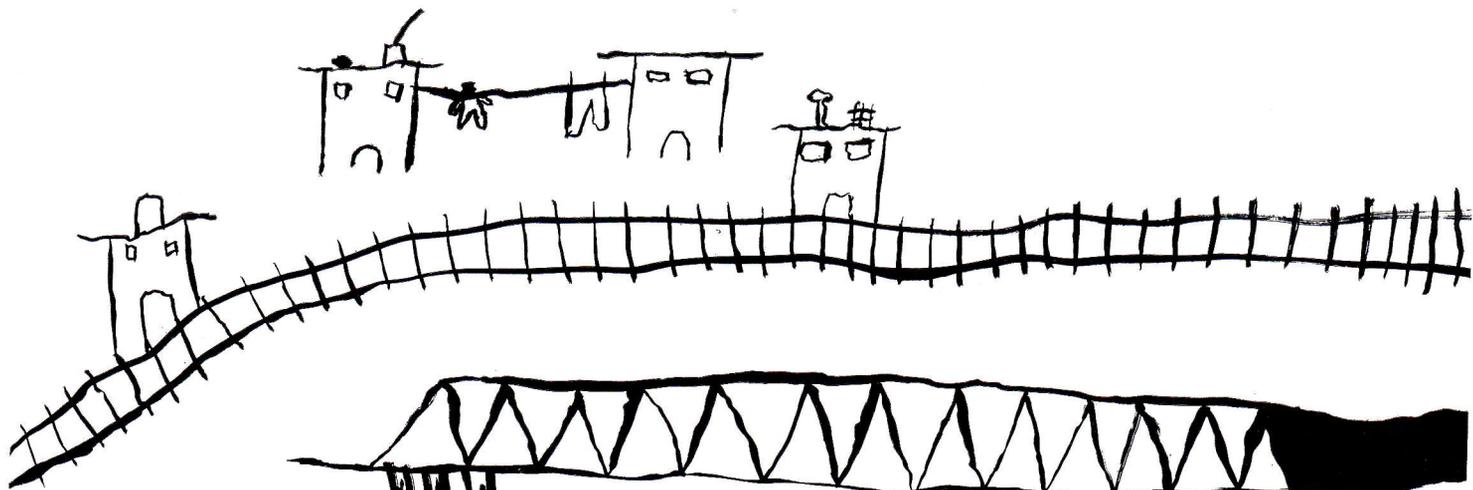
De l'impossibilité de la prévision évoquée par certains, trois raisons sont cependant données. D'abord l'affirmation de l'impénétrabilité de l'avenir; notre imagination ne peut que nous tromper :

« A l'avenir, la vie sera sûrement simplifiée, mais personne encore ne peut deviner les images du futur. Les rêves et l'imagination peuvent seuls en raconter l'histoire... Mais quand l'an 2000 sonnera, quel désespoir! » (Paris; 6^{ème}).

ou même l'avenir ne peut être connu en raison du sentiment quasi mystique de son mystère (curieusement mélangé dans le texte qui suit à des prévisions, à une angoisse, à un goût du rêve et à l'affirmation de la nécessité d'une perspective sur l'avenir) :

« Imaginer la vie en l'an 2000 est aussi impossible à l'heure actuelle que ce l'était pour les gens de 1900 de prévoir notre vie. Les conditions matérielles changeront sans doute beaucoup, les relations humaines se modifieront mais les sentiments varieront peu. L'avenir qu'il faut préparer, l'avenir en lequel il faut croire reste impénétrable. Aucun





de nous ne peut savoir ce qu'il sera. Alors, pourquoi en parler ? Les rêves ne se réalisent jamais, de plus l'on ne rêve bien que seul, alors pourquoi les détruire en parlant ? L'avenir c'est une grande peur et un grand espoir. Le progrès technique sera moins déterminant que l'utilisation que l'on en fera » (Paris ; 1^{ère}).

Par ailleurs c'est la rapidité du progrès technique que l'on met en cause :

« Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, avec le développement des diverses sciences à un rythme accéléré, il nous est assez difficile d'envisager l'avenir à long terme, car le développement des progrès sera plus rapide dans la seconde moitié du 20^e siècle que dans la première » (Lyon ; 1^{ère}).

Il est vrai toutefois que d'autres s'autorisent de la même rapidité pour prévoir un monde fabuleux :

« La vie d'aujourd'hui est déjà très moderne et comme les progrès vont à une rapidité stupéfiante, il est possible d'imaginer la vie que l'on mènera en l'an 2000 » (Grenoble ; 5^{ème}).

L'obstacle majeur à la prévision demeure cependant la menace d'une guerre mondiale, le plus souvent simplement mentionnée :

« Il est assez difficile d'imaginer ce que sera la société dans une trentaine d'années. Il faudrait d'abord être sûr qu'une guerre mondiale ne viendra pas interrompre le cours des choses » (Lyon ; 2^{ème}).

ou donnant parfois lieu à des récits de science-fiction, décrivant la fin de l'humanité.

Supposons le péril nucléaire écarté et la prévision possible. Pourquoi, s'interrogent les jeunes, nous demande-t-on de penser à l'an 2 000 précisément ? La première réponse, qui n'est pas rare, accorde au chiffre rond une valeur en soi. Le moment marquera une étape réelle de l'humanité.

« L'an 2000 marquera très probablement le début d'une ère nouvelle, C'est la limite que se sont fixée les savants, les techniciens pour aboutir. A quoi aboutiront-ils, seul l'avenir nous le dira, mais on peut déjà acquiescer une certitude : celle de voir se modifier la façon de vivre des habitants » (Paris ; 2^{ème}).

« Nous sommes en 1968. L'an 2000 approche. Il faut nous y préparer. y penser en vue de notre vie future » (Nice ; 6^{ème}).

Pour quelques-autres, le millésime considéré n'est qu'un symbole :

« L'an 2000 symbolise l'avenir et l'avenir l'évolution, le progrès » (Paris ; 5^{ème}).

Un nombre assez considérable d'élèves dénonce par contre soit le fétiche, soit le mythe de l'an 2000, soit même une certaine machination (le mythe répandu aurait pour objet la manipulation des individus).

Le fétiche :

« L'an 2000, s'il existe jamais pour l'humanité, n'est qu'une année dont le millésime se termine par trois zéros et n'a pas d'autre intérêt » (Lyon ; 1^{ère}).

Le mythe :

« Tous les problèmes ne semblent pas pouvoir être résolus, il est donc anormal de penser que la société de l'an 2000, si société il y a vivra agréablement, comme le prétendent certaines gens » (Paris ; 1^{ère}).

La machination :

« Pour ne pas vivre au jour le jour il faut, paraît-il, imaginer l'avenir ; mais pourquoi précisément l'an 2000 ? moi, je parlerai peut-être de l'an 2002. Tout sera bouleversé, alors bouleverso-nous à l'avance pour ne pas rater le coche » (Paris ; 1^{ère}).

Un petit nombre d'élèves enfin exprime des opinions plus nuancées que toutes celles que l'on a rencontrées jusqu'ici :

soit, ils refusent le mythe mais accordent que bien des choses seront changées d'ici trente ans, soit, plus ou moins, l'acceptent tout en cherchant à en limiter la portée :

« L'an 2000 qui apparaissait il y a quelques années encore lointain, est à 30 ans aujourd'hui. Tous les rêves ne seront pas réalisés. Qu'avons-nous fait depuis trente ans ? Cependant nous aurons progressé dans différents domaines plus certainement que durant ces trente dernières années » (Lyon ; 2^{ème}).

Les jeunes qui expriment ouvertement une réponse à la question « 2000 : Pourquoi ? » ne forment, au total, qu'une minorité. Tous, en fait, dans l'image qu'ils donnent de la société future, prennent position par rapport au mythe, soit qu'ils l'acceptent, et c'est surtout le fait des plus jeunes, qui décrivent avec un sang-froid, non dénué peut-être d'une certaine ironie, un monde fabuleux, soit qu'ils le refusent implicitement par l'attitude critique qu'ils adoptent à l'égard de l'avenir, ce qui est surtout le cas des plus âgés.

Commençons l'étude des images proposées de l'avenir par celles qui concernent l'espace urbain. Elles tiennent, dans beaucoup de rédactions, une place importante.

l'espace urbain

Pour simplifier la présentation on peut, dans le traitement de ce thème, distinguer un certain nombre de sous-thèmes : l'accroissement de la population, l'aménagement du territoire, le plan des villes et le problème particulier de la préservation des quartiers historiques, l'architecture urbaine et enfin la circulation.

La croissance de la population :

La montée de l'urbanisation sur le fond de l'augmentation de la population mondiale et, en particulier, française, inquiète un certain nombre de jeunes :

« L'habitat est difficile à envisager, il semble difficile de placer 4 milliards de personnes » (Lyon ; 1^{ère}).

« Les campagnards désertent les champs pour se rendre à la ville. Nous aurons alors un grand problème de logement. Les bidonvilles augmenteront » (Paris ; 6^{ème}).

Le problème d'ailleurs n'est-il pas plus vaste ? N'est-ce pas l'ensemble des besoins qui ne seront pas couverts ?

« On pourra craindre que les habitants augmentant considérablement, la terre ne puisse subvenir à leurs besoins » (Paris ; 1^{ère}).

La question relève d'un mythe catastrophique lié à une organisation socio-économique malthusienne. Elle ne peut trouver de réponse optimiste. Il n'y a donc pas, pour ceux qui s'interrogent, de solutions ou il n'y a que des solutions lâches, fantastiques ou effrayantes.

« Ce temps-là (celui de la surpopulation), ne sera pas, je pense, l'an 2000. Soyons égoïstes et n'y pensons pas » (Paris ; 1^{ère}).

« L'an 2000. Tout sera plus grand. Les hommes devenant de plus en plus nombreux il faudrait tout détruire pour tout reconstruire à une échelle dix fois plus grande afin de pouvoir vivre sans se gêner les uns les autres. Ou bien une deuxième planète, un deuxième monde seront découverts, une planète déserte mais habitable, cas auquel les hommes ne seront plus assez nombreux pour les satisfaire toutes les deux à la fois » (Lyon ; 2^{ème}).

« J'ai peur d'une crise de surpopulation. Cette pensée malthusienne vient du fait qu'actuellement les ressources ne s'accroissent pas au même rythme que la population. Je ne vois ce problème résolu que par une guerre mondiale. (Je ne la souhaite pas pour autant.) » (Paris; 1^{ère}).

La guerre apparaît ainsi parfois comme la seule issue à l'impasse dans laquelle on se sent engagé. D'autres fois, elle est perçue comme la solution la plus facile des difficultés rencontrées :

« La perspective d'une troisième guerre mondiale qui ferait sauter toute la planète, simplifierait certainement les choses. Sans cet espoir il nous faut voir les choses en face » (Lyon; 1^{ère}).

L'aménagement du territoire

Regardons donc les choses en face; quelles sont d'abord les solutions proposées en ce qui concerne la répartition de la population en France? Sur ce chapitre, les réponses sont peu nombreuses. Les uns soulignent les difficultés de la décentralisation :

« Il se produira une décentralisation des capitales vers les villes moyennes mais celles-ci prenant très vite une extension inconnue, présenteront alors les mêmes problèmes » (Lyon; 2^{ème}).

« La décentralisation de Paris est en cours, mais ne pourra jamais être réalisée complètement. Tout a été trop dirigé sur la capitale pour que maintenant on lui enlève tout pouvoir administratif, commercial et industriel » (Paris; 1^{ère}).

Les autres proposent la construction de villes nouvelles :

« Au lieu de construire sans cesse autour de Paris, par exemple, ne serait-il pas préférable, dans une région où l'économie est assez pauvre, de construire une grande ville moderne? Si l'on continue de construire autour de Paris, celui-ci s'étendra en l'an 2000 jusqu'à Etampes, Fontainebleau. Alors, que deviendra la campagne? L'air sera de plus en plus malsain. Il faudrait aussi plutôt que de construire des immeubles de 3 ou 4 étages comme au Plessis-Robinson, construire des buildings de 20 ou 30 étages. Cela permettrait de loger beaucoup plus de gens et les banlieues ne s'étireraient pas comme elles s'étirent à l'heure actuelle... Je pense donc qu'il serait préférable de cesser l'expansion des banlieues des villes actuelles, de construire, par exemple dans une région pauvre du Massif Central ou en Bretagne, une ville moderne, pouvant abriter plusieurs centaines de milliers de personnes et faite rien que de buildings plutôt que d'abîmer les villes actuelles » (Paris; 1^{ère}).

D'autres encore imaginent des mesures propres à endiguer les dernières vagues de l'exode rural :

« Dans les campagnes le réseau routier sera convenable et important... Elles seront peuplées par les jeunes qui s'attacheront à leur pays grâce aux divertissements que l'on y installera : centres sportifs, centres de réunion et de culture. La femme au foyer aura sa voiture pour aller faire quelques courses au grand centre alimentaire de la région, secondé par de petits magasins dans les villages; ceux-ci auront le confort des villes » (Lyon; 2^{ème}).

D'autres enfin se contentent de formules sommaires :

« Les villes seront plus grandes, elles s'étendront dans les campagnes mais ne supprimeront pas la vie rurale » (Grenoble; 6^{ème}).

De ces notations se dégage surtout la crainte d'une croissance urbaine répondant mal aux besoins des habitants et de la disparition du paysage rural. On retrouve cette crainte, exprimée sous des formes différentes, en de multiples autres occasions et notamment dans l'évocation du plan de la ville :

« J'espère qu'en l'an 2000 il y aura de très belles villes. Des villes bien construites sur des espaces immenses avec des rues très grandes pour que l'on se sente en pleine campagne. Si tout cela pouvait se produire! Hélas! il faudrait détruire toutes les grandes villes: Paris, Lyon, Marseille, Versailles. Donc je pense que cela ne se fera pas. Quant à moi, j'irai vivre à la campagne, s'il en reste! » (Paris; 5^{ème}).

Outre le souci du contact avec la nature, les préoccupations des jeunes portent essentiellement sur deux points : l'animation de la ville et la rapidité des communications. Les trois choses apparaissent dans de nombreux textes dont le suivant :

« Paris aura éclaté vers la banlieue mais aussi vers Lyon, Bordeaux. Tout en gardant son caractère de capitale administrative, commerciale, étudiante, Paris ne connaîtra plus la vie intense d'aujourd'hui. Grâce à des voitures électriques toutes semblables la circulation et la stationnement seront facilités. Comme ce moyen de transport sera relativement cher, on assistera à une amélioration des transports en commun : sur coussin d'air, les métros seront plus rapides, moins bruyants et plus nombreux. Un grand nombre de personnes habiteront la banlieue mais dans des ensembles construits rationnellement, insournoisés, plus luxueux. Ainsi, dans la ville même, on ne cherchera plus à « caser » le maximum de constructions dans un minimum de place. De grandes promenades, des jardins publics, des bassins seront aménagés en de nombreux points. Des centres culturels pourront être construits comprenant cinémas, théâtres, salle de conférence, bibliothèque, gérés par les habitants eux-mêmes. De nombreuses manifestations les réuniront. Des aménagements sportifs nombreux seront construits, piscines, stades, tennis, accessibles à tous. Les étudiants seront regroupés en deux endroits : à Paris même, et à l'extrémité, dans la vallée de Chevreuse où ils commencent à s'installer » (Paris; 1^{ère}).

D'autres problèmes encore sont posés, comme celui de la relation entre travail et résidence :

« L'organisation des villes est difficile car ce qui serait le plus pratique, c'est l'habitation près du lieu de travail. Mais dans ce cas, les hommes travaillant dans la même entreprise cohabiteraient à longueur d'année ce qui deviendrait, après avoir été plus ou moins supportable, déprimant. Avec l'amélioration des transports, les quartiers résidentiels seraient envisageables. Aérés, verts, agréables. On pourrait être heureux à l'idée de rentrer chez soi, plutôt que fatigué, accablé peut-être de revoir ceux qui rappelleraient le travail à longueur de temps et avec qui il n'y aurait pas de repos possible » (Lyon; 2^{ème}).

Quelles formes urbaines répondraient le mieux aux besoins ressentis? Grande ville ou constellation de petites villes, séparation des fonctions ou villes multifonctionnelles? Certains posent la question, d'autres choisissent, pas toujours très clairement d'ailleurs. Remarquons cependant l'image assez belle de la ville-jardin — centre d'animation déjà évoquée plus haut par un texte — et que l'on retrouve de temps à autre parmi les réponses :

« Où habiteront les hommes? Deux possibilités s'offrent à nous, données respectivement par le projet des Halles, en particulier celui de Faugeron : de grands immeubles aux formes modernes et anti-conventionnelles; d'autre part les projets de Le Corbusier, notamment des villes petites (20 000 habitants) juxtaposées les unes aux autres et comprenant toutes un centre (culturel, magasins, terrains de sport...). Les transports dans ces villes seront pratiquement nuls, mais pour aller d'une ville à l'autre, comment faire? Nous aurons à notre disposition des aérotrains remplaçant les métros et les trains, des voitures électriques peut-être, et pour les voyages plus importants, l'avion essentiellement » (Paris; 2^{ème}).

« La transformation des villes est difficile mais la généralisation des transports en commun et la disposition des véhicules particuliers peut amener une solution. Des cités jardins me paraissent concevables comme lieu de résidence mais les centres d'affaires devraient en être séparés, à une distance peu éloignée » (Paris; 2^{ème}).

« Les autoroutes permettront aux gens de travailler à 60, 100 km de chez eux. Ce qui résoudrait maints problèmes, surtout celui de l'emploi (Lyon; 2^{ème}).

« Les bureaux et la vie industrielle et commerciale seraient réunis dans des villes satellites où l'on se rendrait très rapidement par fusée ou métro selon la distance. Ces villes auraient la même organisation que Paris : plus de voitures, d'immenses parcs regorgeant de distractions pour les jeunes et où l'on pourrait pratiquer tous les sports » (Paris; 5^{ème}).

« Les villes seront très modernes; ce seront sûrement des villes suspendues et très organisées; les piétons seront séparés des voitures, ce qui les reposera. Certaines villes se composeront de petites maisons individuelles reliées à des centres commerciaux composés de boutiques, de cinémas, de théâtres, etc... Les personnes qui habiteront ces villes auront l'impression d'habiter à la campagne » (Paris; 1^{ère}).

« La ville se trouvera aérée de grands jardins et de parcs. Aucune installation d'usine ne viendra souiller leur air. Les quartiers seront d'une grande propreté. Les bidonvilles et autres quartiers pauvres seront remplacés par des immeubles corrects à prix réduits afin de loger les pauvres gens. Dans la ville même l'on construira de manière agréable des centres de divertissement et sportifs tels que des piscines

et patinoires d'accès facile; j'entends par là non pas aux portes de la ville. L'animation des villes ne devra pas s'éteindre comme dans les grands ensembles. Aussi faudra-t-il un grand nombre de cafés, restaurants, magasins, etc... Les villes historiques devront rester telles qu'elles sont sans être modifiées » (Paris; 2^{ème}).

Si l'unanimité n'existe pas quant aux solutions, aux formes, il est par contre manifeste que, pour la plupart, les adolescents ont le souci majeur de maintenir l'animation de la vie urbaine, grâce au rapprochement des fonctions (résidence, contact avec la nature, loisir et commerce, et, moins souvent mentionnée, activité); ils l'envisagent par la diminution de la distance même ou du temps qui les sépare. Un autre caractère remarquable de ces exposés est ce que l'on pourrait appeler leur ton. Les adolescents s'interrogent, s'évertuent à trouver, à proposer des solutions à des problèmes concrets. Ils ne recherchent pas une rationalité a priori de la construction urbaine, un système. De ce point de vue, la rédaction qui suit, d'ailleurs brillante est une exception :

« La civilisation en l'an 2000 sera une civilisation de loisir; il faut donc quand on parle de construction penser aux maisons d'habitation, aux maisons de travail, aux maisons pour les loisirs.

La société en l'an 2000 vivra essentiellement dans les villes, je n'étudierai donc que les constructions urbaines. Les maisons d'habitation : elles seront à la périphérie des villes, petites maisons individuelles avec jardin, reliées les unes aux autres par des routes très nombreuses. Chaque maison aura un étage. Au rez-de-chaussée : cuisine, salle à manger, salon, pièce de jeux faisant un peu atelier.

~~Paris 5^e~~

Paris en l'an 2000 (245)

Raymond

"De grands boulevards, des immeubles à 20 étages, des voitures roulant à 400 km à l'h, des sapins bordant la route, des jardins ornés de fleurs artificielles; c'est Paris en l'an 2000.

Partout, de grands escaliers roulants vous emmènent. Une piscine est obligée dans chaque maison, des oiseaux fantastiques volent dans tout Paris. Pour une personne de 47 ans comme moi, c'est très agréable.

Au 1^{er} étage, les chambres à coucher. Chaque maison sera pourvue d'un garage en sous-sol. Hauteur maximum des maisons : 6 mètres.

Maisons de travail : celles-ci se trouveront à l'intérieur de la ville mais en périphérie. Leur hauteur maximum sera de 6 mètres, deux étages à l'extérieur : salles de réception, bureaux du personnel se trouveront en sous-sol. Les relations entre les différents bureaux se feront sous terre. Les sous-sols serviront d'abri anti-atomique.

Les maisons de loisir : elles se trouveront au centre de la ville. Ceci afin que l'on puisse conserver les monuments anciens. La ville ancienne sera culturelle. Les maisons et monuments anciens serviront essentiellement de bibliothèque, de cinémas, de magasins d'art, de musées, de salles de concert, etc... Les églises seront dans le quartier. Toutes les maisons modernes qui à l'heure actuelle sont construites au milieu de vieux quartiers seront démolies et remplacées par des jardins et des terrains de jeux avec souvent piscine et stade en sous-sol. Les écoles et universités seront dans le quartier de travail, mais le plus près possible du quartier loisir.

La circulation entre ces trois quartiers sera ainsi : dans le quartier maison d'habitation on circulera en voiture individuelle ; autour du quartier bureau, de grands parcs à voitures ; on ira de sa maison au parc puis on laissera sa voiture pour prendre des cars qui appartiendront à chaque entreprise. Ces cars amèneront les personnes à leur travail par le sous-sol. Entre tous les bureaux à l'extérieur on communiquera à bicyclette ou à voiture à cheval. Ce moyen de transport sera également utilisé dans la ville-culture. Les bicyclettes et voitures à cheval appartiendront à chaque entreprise qui les prêtera à ses employés pour se promener dans le quartier-culture. Ceux-ci seront tenus de les rendre chaque soir à leur bureau.

Les hôpitaux et services sociaux se trouveront dans le quartier des bureaux.

Cette grande ville sera l'œuvre des hommes ; la plus grande difficulté que l'on rencontrera sera la sauvegarde du Christianisme ; il faudra le réadapter, car comment voir dans cette ville la beauté de la création ; la nature sera cachée, l'œuvre des hommes tendra à remplacer l'œuvre de Dieu. Il faudra aussi essayer de trouver une philosophie qui évitera que la population, ne sachant comment employer ses loisirs, ne se livre à la guerre » (Paris ; 1^{ère}).

Pour en terminer avec les propositions relatives au plan des villes, signalons un dernier aspect sur lequel bien des adolescents se rencontrent : le désir de voir conserver les quartiers historiques.

« Les buildings seront très hauts et plus de jolis hôtels particuliers. Le Marais, j'espère, n'aura pas été détruit car il est tellement agréable de s'y promener un dimanche matin vers 8 heures. L'hôtel de Sens, le plus joli à mon avis, aura été remplacé par un affreux gratte-ciel de 150 étages. Et le Bois de Boulogne aura été abattu de fond en comble pour permettre la construction d'H.L.M. Plus de jolis quartiers. Mais en réfléchissant à tout cela je crois que les hommes ne seront pas assez fous pour anéantir de belles constructions qui demeurent depuis plusieurs siècles. Et je ne vois dans l'avenir que le bon côté des choses, c'est-à-dire les progrès pour le bien des hommes, pour améliorer leur condition de vie et non pour démolir les belles choses qui les entourent » (Paris ; 1^{ère}).

« Il faudrait que les constructions soient faites en rapport de l'endroit où elles sont. Par exemple à Avignon où dans les vieux quartiers ont été construits des immeubles neufs » (Lyon ; 1^{ère}).

Bien peu de jeunes explicitent la liaison entre l'architecture urbaine et le plan de la ville.

« Pour ce qui est des constructions il est certain que les gratte-ciel prendront le pas sur les immeubles petits et les maisons individuelles. Personnellement je ne l'approuve pas énormément. J'aimerais mieux voir des maisons particulières mais il faut dire qu'elles ont le désavantage d'étendre beaucoup les villes » (Paris ; 1^{ère}).

Le grand immeuble, le building, le gratte-ciel s'imposent aux représentations comme des éléments symboliques d'un mythe abstrait du futur, du progrès. Les plus jeunes s'abandonnent avec quelque enthousiasme à ce rêve dont on comprend bien qu'il soit de leur âge :

« Les habitations de l'an 2000 seront des buildings très modernes » (Lyon ; 6^{ème}).

« Les habitations seront beaucoup plus hautes et l'Empire State Building sera dépassé... » (Paris ; 5^{ème}).

Certains entrevoient une véritable marée de la construction en hauteur submergeant ce qui aujourd'hui apparaît déjà menacé.

« Les gratte-ciel recouvriront le sol de la ville, cacheront les anciens monuments. Les immeubles remplaceront les bois... Les arbres, les forêts seront remplacés par des bâtiments » ; (Paris ; 6^{ème}).

Les plus âgés, par contre, regrettent fréquemment une tendance qui ne correspond guère à leurs souhaits, ou l'acceptent à condition que l'on réponde à certaines aspirations :

« Je désirerais vivre dans un pavillon avec un grand jardin et beaucoup d'arbres hauts et touffus et de belles fleurs de toutes les couleurs ou alors, car je pense que les pavillons se feront rares, dans un immeuble très insonorisé avec un jardin pour chaque appartement où l'on puisse faire pousser des fleurs, des légumes et des arbres nains. Mais je ne voudrais pas habiter au 20^e ou au 30^e étage. Sur le toit plat des buildings il y aurait une piscine, un tennis et un bar pour que les jours de grand soleil, les baigneurs puissent se rafraîchir » (Paris ; 2^{ème}).

L'architecture des bâtiments d'habitation c'est surtout leur hauteur ; les lignes, les volumes sont beaucoup moins mentionnés, de même que les matériaux utilisés. Les notations concernant ces aspects sont souvent sèches, abstraites :

« Les maisons seront de formes géométriques » (Grenoble ; 5^{ème}).

« Les habitations seront faites d'une matière spéciale, les formes abstraites, les couleurs variées » (Lyon ; 6^{ème}).

On note cependant, ici ou là, des évocations plus riches parmi lesquelles on peut distinguer celles provenant des plus jeunes, marquées du sceau du futurisme :

« Nos maisons, de grands gratte-ciel possédant un petit aérodrome sur leur toit, seront entièrement construites en métal. Les escaliers n'existeront plus. Place aux ascenseurs ! Ils monteront et descendront, transportant des dizaines de passagers... Les villes de gratte-ciel s'enorgueilleront de leurs réverbères pliants et leurs cheminées de métal » (Paris ; 6^{ème}).

de celles provenant des plus âgés, quelquefois inspirées par l'humour :

« L'homme vivra dans une maison ronde, ovale ou extra-plate, de verre, de plastique ou de papier » (Paris ; 1^{ère}).

Plus souvent par des images reçues ou un effort d'invention de solutions nouvelles :

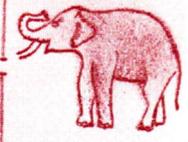
« Les petites maisons identiques, disséminées dans les banlieue des villes, auront disparu ou tendront à disparaître. Par contre les ensembles composés de volumes verticaux et horizontaux harmonieusement disposés prendront une place prépondérante. Ils serviront de modèle pour l'avant-garde architecturale. Les grande baies vitrées prendront la place des « cages à lapins » d'Antony, de Bobigny... » (Paris ; 2^{ème}).



A.M.A.F. Forêt
Autowoods

Business

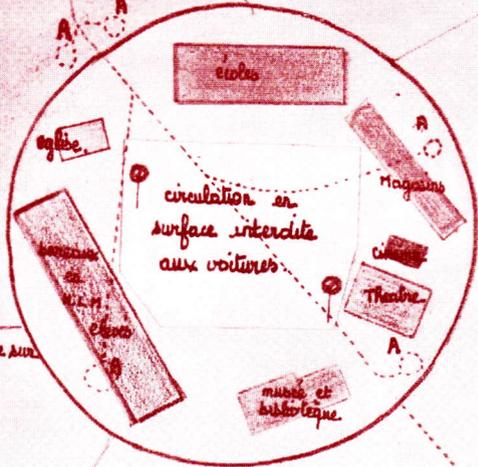
ZOO



Forêt.

Stade
Palinome
Rocire
Club Hippique
Gymnase
Hand. ball.
Volley
Forêt

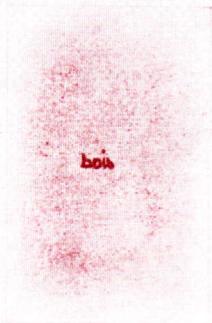
muraille. (la ville est élevée.)



vue sur



club de voile



bois

hôpital

zone de culture ou d'élevage.



legende.

A : ascenseur.

--- route souterraine

--- tapis roulant souterrain. (pour les jours de pluie et les personnes fatiguées.)

— petite route pour bicyclette.

○ parking souterrain.

■ petite maison

E. le point

« Les constructions seraient de hauts buildings aux lignes modernes divisés en grands appartements clairs et confortables. La disposition des bâtiments ne serait pas géométrique : pourquoi ne pas réserver le charme d'une surprise qu'une rue tournante nous réserve ? » (Paris ; 2^{ème}).

« Les villes seront, dans mon imagination, construites de hauts immeubles modernes. Ceux-ci seront agréables à vivre avec une grande quantité de terrasses et balcons » (Lyon ; 2^{ème}).

L'environnement des bâtiments d'habitation : leur place les uns par rapport aux autres et leur relation aux éléments naturels, sont une préoccupation constante des enfants et adolescents. L'aspiration la plus fréquente est celle du contact avec l'espace vert ; on la rencontre dans de nombreux textes ; ne retenons ici que le suivant :

« On construira sûrement et malheureusement peut-être des gratte-ciel mais j'espère que malgré tout la verdure ne disparaîtra pas » (Lyon ; 1^{ère}).

On trouve aussi le souci de l'air pur :

« Pouvoir respirer un air plus sain sans pour cela sortir des villes » (Paris ; 1^{ère}).

Celui du soleil :

« Je suis optimiste pour les problèmes de l'habitat car les gens ont compris que les banlieues insalubres du début du siècle qui existent encore de nos jours doivent disparaître. L'habitat sera plus spacieux, mieux exposé au soleil, entouré d'espaces verts » (Paris ; 1^{ère}).

Celui de l'isolement par rapport au bruit :

« L'insonorisation complète sera obligatoire ; peut-être à cette époque pourrions-nous vaincre le ronronnement des moteurs. Les logements seront insonorisés » (Lyon ; 2^{ème}).

Celui même de la propreté des rues :

« Je préférerais ces villes bien aérées avec si possible un petit jardin personnel avec fleurs et pelouses. Des rues nettes et surtout pas encombrées de papiers divers comme elles le sont aujourd'hui » (Paris ; 5^{ème}).

Ou enfin celui de l'esthétique du paysage urbain, habituellement évoquée en termes abstraits :

« On envisage de construire de plus en plus de logements nouveaux mais en ne tenant aucun compte de l'esthétique ni du cadre dans lequel on les installe. Il est dommage que les plans d'urbanisme comprenant des espaces verts fleuris et boisés ne soient pas respectés » (Paris ; 1^{ère}).

Le dernier grand thème de réflexion au sujet de l'espace urbain est celui de la circulation. Dans l'ensemble des rédactions, un même intérêt n'est accordé à aucun autre problème. La préoccupation des adolescents, rencontrée plus haut, de retrouver l'unité de la ville par le rapprochement de ses fonctions pouvait en ce qui les concerne le laisser prévoir. Mais à ce motif des plus âgés, s'ajoute chez les plus jeunes le goût, fermé sur lui-même, du mouvement, de la vitesse, du gadget et de la technique qui trouve sa pâture dans la floraison des moyens de transport envisagés pour demain. Ce goût donne lieu à des descriptions de science-fiction nombreuses, longues, souvent naïves, fort amusantes mais finalement assez monotones. J'en citerai un certain nombre et d'abord cette rédaction entièrement consacrée au mouvement :

« En l'an 2000, les voitures rouleront électriquement, sur coussins d'air. Les camions (à réacteur) auront des voies souterraines spéciales pour ne pas gêner les véhicules rapides.

Des robots commandés par un grand bureau de police, régleront la circulation.

Les villes seront formées par d'immenses gratte-ciel, les autoroutes remplaceront les rues et les avenues. Des tapis roulants pour les piétons longeront les immeubles.

A la place des autobus, nous trouveront des « aérobuses » c'est-à-dire des trains sur coussin d'air et à propulsion atomique.

Les logements seront très modernes. Des ascenseurs électriques monteront dans les appartements (il y aura un ascenseur par pièce), les sièges avanceront grâce à des petites fusées fixées à leurs pieds. Le matin à l'heure du lever les lits expulseront leurs occupants sur le sol grâce à un système de ressorts.

Il existera aussi des pantouffles à roulettes et des brosses à dents qui brosseront toutes seules.

Voilà comment sera la société en l'an 2000 » (Paris ; 6^{ème}).

« Les rues des grandes villes sont en plastique et lorsque les fusées passent elles se reflètent sur les parois. Les voitures roulent doucement ; elles sont grandes, elles sont belles, elles ne dégagent plus de fumée noire comme il y a 30 ans, grâce à nos savants, il faut le dire... On se déplace grâce à de petites fusées qui sont accrochées au dos et nous soulèvent à quarante centimètres du sol » (Paris ; 5^{ème}).

« Les personnes qui voudront voyager ne prendront pas le train mais « l'aéro-train ». Ils traverseront les déserts à 15 mètres de hauteur. La fusée et la soucoupe volante seront utilisées pour de grands parcours. Cela permettra d'aller plus vite. Les avions supersoniques atterriront sur coussin d'air dans un aéroport perfectionné dont toutes les portes seront automatiques. Il y aura des tapis roulants allant plus ou moins vite pour les gens plus ou moins pressés » (Nice ; 6^{ème}).

« La circulation sera bien réglée. De très belles voitures apparaîtront : radio à bord, téléphone, banquettes confortables. Elles auront des changements de vitesse automatiques. Les avions à réaction voleront à 3 000 km-h. Beaucoup de personnes prendront l'avion. Le métro sera sur pneus comme il y en a déjà sur certaines lignes : lampes de chevet, escaliers automatiques, banquettes confortables. Tous les moyens de transport seront plus rapides » (Paris ; 5^{ème}).

« On se promènera sur l'eau avec des espèces de souliers flottants. Des voitures à réaction avec beaucoup de boutons. Quand on appuie sur l'un de ces boutons des ailes sortiront de la voiture et l'on s'en volera. Sur un autre de la fumée jaillira » (Paris ; 6^{ème}).

« La circulation sera intense. De petits appareils à réaction nous offriront un déplacement bien agréable car on sera couché comme dans un lit, écoutant la radio ou la télévision en couleur. Ces petits engins appelés « astronefs » contiendront aussi un petit bar et une bibliothèque. Il y en aura beaucoup et les routes n'existeront plus puisqu'ils pourront monter à 100 m d'altitude » (Grenoble ; 6^{ème}).

Rares sont parmi les plus jeunes des références même simples aux « problèmes » actuels de la circulation. En voici toutefois un exemple :

« Il faudrait des grandes rues bien larges, beaucoup plus de voitures pourraient y passer et il y aurait moins d'accidents qui font des millions de morts et de blessés et font pleurer tant de personnes. Si les rues sont larges, les personnes avec leurs voitures pourront passer sans faire d'accident. De toutes façons il y aura forcément des accidents de personnes qui passent au feu rouge alors je ne sais plus que faire ! » (Paris ; 6^{ème}).

Au contraire, parmi les élèves plus âgés, il est de règle d'évoquer les difficultés actuelles de la circulation. Quelquefois sans en aborder les solutions :

« J'espère que le problème de la circulation sera enfin résolu » (Lyon ; 1^{ère}).

le plus souvent en réfléchissant aux moyens de les rendre plus commodes. Les techniques de transport envisagées font d'ordinaire preuve d'une imagination moins débridée que chez les plus jeunes ; elles retrouvent leur sens humain. Les solutions proposées peuvent être situées pour la plupart sur une échelle allant de la solution par les transports individuels seuls à une solution par les transports en commun seuls — ce qui est une bonne indication du problème global que les adolescents se posent ; ajoutons d'ailleurs qu'il semble que, statistiquement, la balance penche en faveur des transports en commun.

Analysons le contenu des différents points de l'échelle. Parmi ceux pour qui l'avenir est à la voiture individuelle, certains pensent qu'il n'y a là qu'un problème de routes et d'autoroutes, de parkings, etc. Quelques autres ajoutent à ce souci d'équipement celui de mesures réglementaires et répressives :

« En rapport avec la circulation et la vie actuelle, on pourrait définir les routes comme ceci : « Des voitures de demain conduites par des hommes d'aujourd'hui sur des routes d'hier ». En effet, pour l'an 2000, le réseau routier français devrait être refait. Il faudrait beaucoup plus d'autoroutes et que les nationales à trois voies n'existent plus. Il faudrait que les routes et les autoroutes soient faites en rapport de ce que pourra être l'an 2000. L'autoroute du Sud par exemple devra certainement être réélargie. Pensez qu'à certains endroits elle est à 2 voies, ce qui est déjà beaucoup trop juste pour la circulation actuelle. Alors qu'advient-il pour l'an 2000 ? Il serait temps d'y penser » (Paris ; 1^{ère}).

« Les voitures ne stationneront plus en permanence, elles devront être plus fluides. Les peines envers les automobilistes imprudents, etc., devront très être importantes. Autoroutes nécessaires » (Lyon ; 1^{ère}).

Une seconde catégorie envisage la coexistence des moyens de transport individuels et en commun, les uns et les autres pratiquement toujours modifiés, améliorés ; mais certains se demandent si les voitures individuelles n'auront pas à être supprimées :

« En conséquence de l'augmentation de la population, de la grandeur des cités... les moyens de transport seront plus importants ; il est bien évident qu'en raison de l'augmentation du pouvoir d'achat il y aura davantage de voitures ; mais des difficultés de la circulation s'en suivra une amélioration des transports en commun : aérotrains, métros rapides ; les vrais citatins disposeront de petites voitures électriques qui permettront un déplacement certes plus lent mais prendront moins de place par suite de leur petitesse et leur commodité de se garer » (Paris ; 2^{ème}).

« Un des facteurs essentiels qui contribuera à rendre les gens moins tendus, moins fatigués... sera la rapidité des transports. Les métros seront tous aériens, ne feront plus de bruit, ils iront très vite... Les voitures individuelles existeront toujours mais leur stationnement sera interdit. Dans chaque centre d'habitation de grands garages ainsi que des parkings souterrains sillonneront toute la ville » (Paris ; 2^{ème}).

« En outre la construction d'autoroutes serait, je crois, très appréciée par les conducteurs automobiles. La circulation ne peut se résoudre que par la création de voies réservées pour les piétons. Si c'est possible, la suppression des voitures particulières et la multiplication et l'agrandissement des moyens de transport en commun pourraient faciliter la tâche » (Lyon ; 1^{ère}).

La dernière catégorie, enfin, entrevoit la possibilité de la disparition des moyens de transport particuliers en raison des difficultés qu'ils rencontrent et de l'amélioration des transports en commun. Parmi les tenants de cette prévision, peu la jugent désastreuse :

« Les transports seront rapides et peu coûteux, bien desservis et nombreux. S'il en est ainsi la voiture prendra alors une importance minime. La plupart des lignes seront aériennes, surplombant le reste de la ville » (Paris ; 2^{ème}).

« La circulation se fera certainement plus facilement. Celle des piétons d'abord qui auront des trottoirs roulants et celle des voitures qui seront plus rapides. Les véhicules particuliers ne seront certainement plus existants. Les transports en commun seront, du fait qu'il n'y aura plus qu'eux, plus efficaces » (Lyon ; 2^{ème}).

Cette aspiration, (ou cette attente raisonnée), d'une transformation des communications urbaines, d'un développement des moyens collectifs de transport (dont on ne peut dire qu'ils appartiennent aux tendances actuelles), contient l'acceptation du fait urbain, des moyens adaptés aux grandes métropoles.

Au terme de cette analyse des textes relatifs à la ville, rappelons les conclusions auxquelles nous avons été conduits. Il est d'abord manifeste que l'on ne peut attendre des adolescents et, encore moins, des enfants, la proposition de solutions nouvelles. Ils nous exposent par contre, explicitement ou implicitement, leurs problèmes et leurs angoisses auxquels nous pourrions tenter de répondre ; ils nous livrent leurs préoccupations et leurs aspirations que nous pourrions essayer de satisfaire.

Il y a, et elle paraît essentielle, cette angoisse globale au sujet de l'avenir de l'humanité, provenant de la perception d'une contradiction entre la croissance démographique et urbaine et la capacité de la société à répondre à l'extension des besoins. La perception de cette inadéquation des institutions conduit à l'eschatologie catastrophique ou fantastique rencontrée au début.

Parmi les aspirations, il y a celle d'une ville ayant retrouvé, par un moyen ou par un autre, son unité, la liaison entre ses fonctions et, par là, son animation, ayant aussi une unité temporelle, où le paysage de demain ne supprimerait pas les symboles du passé. Il y a aussi l'aspiration à un habitat qui ne semble n'avoir encore trouvé ni un nom, ni une forme modèle, ni même une définition précise de ses caractéristiques en dehors de considérations relatives au contact avec la nature (plantes, air, soleil) et à l'isolement par rapport au bruit. Il y a enfin l'aspiration à une circulation ayant trouvé des moyens à l'échelle des villes millionnaires. D'une façon générale, l'on peut dire que les lycéens se situent, de façon naïve mais lucide, dans le fait urbain. Ils en acceptent ou sont prêts à en accepter les nécessités, mais en attendent aussi autre chose que ce qui leur est promis par nos villes éclatées.

Les angoisses, les préoccupations, les aspirations appartiennent essentiellement aux plus âgés. Pour les plus jeunes, le futur est un jeu de l'imagination, un rêve de technique et de mouvement, non appliqué. Ils construisent un monde où tous les gestes d'aujourd'hui sont transfigurés par la technique, conduisant par ce mélange de quotidien et d'extraordinaire au merveilleux. Les plus âgés cherchent au contraire à résoudre les problèmes d'aujourd'hui. Ce réalisme est et ne peut être que lié (je ne prends pas position sur un problème de genèse) au champ de la perception. L'image de la ville n'est sans doute pas encore fortement cohérente chez les plus âgés, mais elle l'est davantage que chez les plus jeunes. Ils perçoivent des réalités collectives (la population mondiale et sa croissance, la ville, etc.) qui demeurent étrangères aux plus jeunes.

P. V.