

aire disparaître »



tectes devait nécessairement évoluer. Avant la pandémie, le travail était principalement axé sur la conception d'un projet spécifique, destiné à une certaine personne. Puis on a réalisé qu'il fallait intervenir en associant le lieu : les citoyens veulent retrouver leur endroit. Au Japon, nous avons décidé d'ouvrir des bureaux satellites dans les régions rurales, à la campagne, à Okinawa et Hokkaido. Il s'agit de petits espaces, de

studios adaptés au travail, et je prétends promouvoir davantage ce mouvement de décentralisation. Nous n'avons pas besoin de grandes villes pour travailler ; c'est tout à fait envisageable dans des endroits éloignés, par exemple dans une forêt, sur une plage ou à la montagne. Et, dans ce contexte, nous pouvons faciliter cette collaboration entre les personnes et des villages de taille plus modeste. Aussi, le nouveau rôle des archi-

tectes devrait s'inscrire dans cette tendance, et c'est précisément celui que je veux adopter. Nous disposons d'importants studios dans des capitales telles que Tokyo, Paris, Shanghai et Pékin. Pourtant, aujourd'hui, je suis principalement attiré par d'autres lieux de moindre taille, comme Séville, par exemple, qu'il me suffit de rejoindre en avion pour y développer un projet du même acabit.

Le Cube présentera notamment la particularité de permettre au visiteur de se pencher à la fois sur le passé et l'avenir de la ville. L'architecture de ces dernières années n'a-t-elle pas précisément commis l'erreur, parmi d'autres, de tourner le dos au passé et aux traditions ?

Jadis, le mode de vie était fortement ancré dans la durabilité. Pas de consommation excessive, un style de vie très sobre, le recours à des matériaux issus des lieux environnants... Une philosophie que nous voulons sauvegarder. C'est précisément ce qui signifie l'idée de relier le passé à l'avenir. Le projet de Séville obéit précisément à cette notion. C'est pourquoi nous voulons aussi accorder de l'importance au futur. Pas par nostalgie, mais dans le sens d'un présent axé sur l'avenir.

Alors, comment la technologie peut-elle être combinée avec la préservation de la tradition ?

Dans ce travail de connexion du passé à l'avenir, les nouvelles technologies peuvent parfois fournir une aide très précieuse. Un exemple : les nouveaux panneaux photovoltaïques, les différents types de verre, notamment des fenêtres... La technologie ne devrait pas incarner la quintessence des conditions ; je préfère la voir comme un petit outil qui peut être intégré dans notre vie quotidienne.

Quel sentiment vous inspire le fait d'être le seul architecte de la liste des personnes les plus influentes du magazine Time ?

J'ai été surpris d'y trouver mon nom. Je collabore avec des artisans locaux. Après le covid, la population a voulu changer son mode de vie ; ma philosophie leur apporte possiblement une modeste piste dans leur quête de ce nouveau style.

Avez-vous ressenti une once de déception quand vous avez constaté qu'en raison des restrictions liées à la pandémie, le stade olympique que vous aviez conçu pour les Jeux de Tokyo n'était

pas totalement rempli ?

En 2015, lorsque j'ai imaginé ce stade, personne ne s'imaginait qu'une pandémie allait se déclencher ; j'avais toujours à l'esprit de réfléchir à la manière dont mon projet fonctionnerait ultérieurement, après les Jeux. J'étais convaincu qu'il devrait être accessible à la communauté, pour que de petits groupes, d'une poignée de personnes, puissent en profiter. Il semblerait plus naturel s'il pouvait être utilisé de cette manière par un grand nombre de groupes, sans que le stade soit systématiquement rempli à 100 %. Mon projet répondait à cet objectif. Même avec un nombre limité de spectateurs, il devrait susciter ce même sentiment de bouillonnement. Tel était notre but, et il était parfaitement adapté à la situation créée par le covid.

Nous n'avons pas besoin de grandes villes pour travailler ; c'est tout à fait envisageable dans des endroits éloignés

”

La plupart de vos projets se concentrent à l'Est. Vous sentez-vous plus à l'aise de travailler dans ce contexte, caractérisé par un lien plus fort avec la nature et un accent sur l'introspection, qu'en Occident, qui mise davantage sur les avancées, sur l'extraversion ?

Les échanges culturels sont décisifs ; les leçons que nous pouvons apprendre d'autres cultures peuvent nous aider à façonner notre style de vie. J'ai notamment étudié dans un collège jésuite ; de nombreux professeurs étaient originaires d'Espagne et m'ont fortement influencé. Le Japon des années 1960, par exemple, consommait du fromage industriel. Or certains prêtres nous ont apporté celui qui était fabriqué dans leurs villages ; ils nous ont ainsi fait découvrir le vrai fromage, tout comme le café expresso.

Votre premier contact avec l'Espagne est donc passé par le fromage... A l'avenir, envisagez-vous de réaliser d'autres projets ici ?

J'en serais ravi. La diversité affichée par ce pays me plaît beaucoup et, à bien des égards, elle s'apparente à celle qu'offre le Japon. Les plats, tout comme le vin, varient d'un endroit à l'autre. J'aime ça.

e le coût ?



possèdent une prise pour se permettre de recharger leur véhicule), et encore, c'est parce que le gouvernement a mis en place un bouclier tarifaire. Jusqu'à quand ?

Avec l'électrique, l'automobiliste devient également dépendant du constructeur pour réparer son véhicule... Outre la quasi-disparition du bricoleur du dimanche, est-ce sur le plan philosophique une régression en termes de liberté ?

La voiture a déjà changé avec l'introduction de l'électronique. Il est devenu quasi impossible de toucher au moteur ou à un accessoire, car une balise de contrôle vous empêche d'agir. C'est une des raisons de l'inflation du prix des véhicules. En dix ans, il a augmenté en moyenne de 35 %, et nous sommes passés de 19.000 à 26.000 euros pour un véhicule neuf. Par ailleurs, se pose la question de la liberté de circuler. La voiture électrique est pratique pour un usage quotidien mais pour de longs voyages, c'est un enfer. Traverser la France devient un chemin de croix car il faut sans cesse anticiper les bornes de recharge. L'automobiliste passe son temps à calculer le temps d'autonomie restant de son véhicule et perd la liberté de changer de trajet en fonction

d'imprévus ou de ses envies.

En France il y a peu de bornes de recharge rapide : 5.000 pour un million de kilomètres. A la difficulté de la disponibilité des bornes de recharge, s'ajoute un problème de maillage territorial. Nous allons équiper les autoroutes en priorité, les départementales et les petites nationales se trouveront démunies.

On peut imaginer qu'en 2035 les batteries seront plus performantes et permettront d'assurer des trajets longue distance...

A l'heure actuelle, un véhicule électrique a une autonomie moyenne de 330 kilomètres, contre 550 à 600 kilomètres pour un véhicule thermique. Les gains d'autonomie sur les véhicules électriques seront tardifs, pas avant quinze ou vingt ans ; les progrès sont ralentis par le fait que les batteries sont pour le moment dépendantes du lithium et se

dégradent inévitablement avec le temps.

L'autonomie d'une batterie est proportionnelle à sa taille. Plus une voiture a une grande batterie, plus elle est autonome et donc plus elle est coûteuse. Cela pose aussi des questions d'égalité entre les automobilistes.



Pour sortir une tonne de lithium, il faut évaporer un million de litres d'eau

François-Xavier Pietri
Journaliste et essayiste français

”

Les batteries sont pour l'heure dépendantes du lithium et du cobalt, et la Chine s'est approprié ces marchés. Nous jetons-tête baissée dans les bras de Xi Jinping ? Par ailleurs, l'exploitation du lithium a un coût environnemental considérable...

Les batteries sont essentiellement composées de cobalt et de lithium. La République démocratique du Congo dispose de la majorité des réserves mondiales de cobalt, mais la Chine détient 80 % du cobalt car elle possède les mines congolaises. Dans celles-ci, des enfants payés un dollar par jour

exploitent ce minerai. Leurs conditions sont indignes.

Le cobalt est rare et à terme, cette ressource viendra à manquer ; 80 % des ressources se trouvent au Congo, cela représente 120.000 tonnes, quand l'Australie, deuxième pays producteur, en contient 6.000. Les terres rares, utilisées, pour beaucoup, dans la construction des véhicules, sont exploitées à l'heure actuelle par les Chinois, donc, oui, nous nous jetons dans leurs bras. L'essentiel du lithium se trouve quant à lui en Amérique du Sud, dans le triangle d'or : la Bolivie, l'Argentine et le Chili. Il y en a aussi un peu en Chine et en Australie. On trouve du lithium en abondance, mais sur le plan écologique, c'est un désastre. Pour sortir une tonne de lithium, il faut évaporer un million de litres d'eau.

Le groupe français de minéraux industriels Imerys a annoncé que l'une des plus grandes mines européennes de lithium verra le jour d'ici à 2027 en France, dans le Massif central. Développer une filière lithium en Europe ne pose aucun problème sur le plan technique. Mais sur le plan écologique, il faudra dire la vérité aux Européens : nous allons évaporer un million de litres d'eau au sortir d'un épisode de sécheresse.