

# Désir d'habiter et projet de territoire : évolutions et perspectives

## *Desire to Inhabit and the Territorial Project: Trends and Perspectives*

A. Bourdin<sup>1</sup>

*On doit refuser toute vision simplificatrice de la désurbanisation, se méfier des pseudo-évidences (en matière d'émission de GES) et prendre la mesure de la complexité des modes de vie. Les choix de localisation résultent d'arbitrages liés au mode de vie de chaque famille. Les mobilités urbaines sont diverses, multiples, changeantes. Les services de transport ne répondent pas nécessairement à cette complexité. Pour ces motifs et d'autres, il arrive souvent que des raisons fortes justifient la localisation périurbaine.*

*D'autre part, l'habitat périurbain n'est pas nécessairement le lieu du gaspillage d'énergie et d'espace, de l'entre-soi et de l'absence de liens sociaux. Il existe une grande diversité de situations qu'il n'y a pas intérêt à confondre.*

*L'urbanisme doit donc éviter la stigmatisation globale de ce périurbain très divers, pour prendre en compte la complexité des situations urbaines et optimiser ce qui existe. Le but n'est pas de « recentraliser » les villes mais de passer de la nappe au réseau. Les nœuds de ces réseaux (par exemple les gares) gagneront en importance. Cela suppose une transformation des méthodes de l'urbanisme.*

*We should reject any oversimplification of de-urbanisation, be wary of pseudo-evidence (as regards GHG emissions) and take stock of the complexity of the lifestyles. Localization choices result from decisions relating to each family's lifestyle. Urban mobility is varied, multiple, and changing. Public transport does not necessarily meet this complexity. For these reasons and others, it often happens that there are strong reasons in favour of peri-urban localization.*

*The peri-urban habitat is not necessarily a place of energy and space wastage, introversion and a lack of social inter-connection. There is a great diversity of situations which should not to be confused. Town planning must therefore avoid overall stigmatization of this peri-urban diversity, in order to take account of the complexity of the urban situations and to optimise that which exists. The goal is not to "recentralise" the towns but to move from the water pump to the water mains. The nodes of these networks (stations, for example) will become increasingly important. This supposes a transformation of the town-planning methods.*

**Mots-clés :** Désurbanisation, périurbain, mobilité, gaz à effet de serre, localisation des activités, habitat, réseaux, urbanisme

*Keywords :* De-urbanisation, peri-urban, mobility, greenhouse gas, activity localization, habitat, networks, town planning

<sup>1</sup> Alain Bourdin est sociologue et urbaniste. Professeur des universités, il dirige l'Institut Français d'Urbanisme. Il est co-directeur du laboratoire Lab'Urba (université de Paris- Est). Il a notamment écrit : *La question locale* (PUF 2000), *Un urbanisme des modes de vie* (avec A. Masbouni, Moniteur 2004), *La métropole des individus* (Aube 2005), *Les règles du jeu urbain* (avec M-P Lefeuve et P. Melé Descartes 2006), *Du bon usage de la ville* (Descartes 2009).

On a vu que la Wallonie constitue dans sa partie la plus peuplée un vaste conglomérat urbain, fortement touché par les phénomènes dits de « désurbanisation ». Aujourd'hui la question des déplacements se pose avec acuité, dans un marché de l'emploi aux frontières floues, alors que l'on peut craindre une relative pénurie foncière, que certaines collectivités ont encouragé des modalités d'urbanisation peu précautionneuses et que la mise à l'agenda des mesures de lutte contre les émissions de GES conduit à privilégier la ville dense.

Les urbanistes proposent un modèle de ville « durable » référé à Fribourg, BedZed ou Breda et l'on peut souhaiter appliquer à une région comme la Wallonie une politique très volontariste de concentration urbaine. Mais le débat n'est pas aussi limpide qu'il y paraît.

D'abord parce que certaines évidences nécessitent une révision critique. Dès que l'on parle de déplacements, les transports en commun apparaissent toujours comme la meilleure solution. Or, du simple point de vue des économies d'émission de GES, J-P. Orfeuillat<sup>2</sup>, s'appuyant sur des chiffres largement disponibles (et qui ne concernent que les émissions dues aux déplacements), fait remarquer qu'une ligne de tramway accueillant 100 000 voyageurs par jour produit au maximum 3 000 Tonnes équivalent CO<sub>2</sub> d'économie par rapport au déplacement automobile par an. Ramener 50 000 logements de la périphérie vers le centre représente 75 000 T, à condition que cela n'entraîne pas de nouveaux déplacements (de loisir). Réduire de deux grammes de Co<sub>2</sub> au kilomètre (ce qui n'a pas d'impact sur les coûts de production) les émissions de deux millions de véhicules (la production annuelle française) économise 60 000 T. Cela ne signifie pas qu'il ne faut jamais construire de lignes de tramway, mais simplement que les choses ne sont pas si simples et que l'angélisme n'est pas de mise dans un débat aussi complexe que celui des économies d'énergie et du développement durable.

Ensuite parce que l'on fait parfois bon marché des modes de vie et des aspirations des habitants, quitte à s'en tenir à des clichés à la limite de la stigmatisation. C'est pourquoi il paraît nécessaire d'examiner les termes du débat sur la ville dense et la condamnation de l'habitat individuel.



« Dès que l'on parle de déplacements, les transports en commun apparaissent toujours comme la meilleure solution. Mais ce débat est-il si limpide qu'il n'y paraît ? »

PHOTO DIRCOM

2 Une approche laïque de la mobilité. Paris, Descartes, 2008.

## Peut-on limiter les distances de déplacement ?

Les condamnations de l'urbanisation dispersée sont générales et anciennes, mais elles emploient des arguments différents par leur nature et leur portée. Examinons-les.

L'augmentation des distances de déplacement constitue une préoccupation forte que l'on a coutume d'associer à la dispersion de l'habitat. Cette dernière rend également nécessaire le recours au véhicule individuel et plus difficile l'installation et l'utilisation des transports en commun. La concentration de l'habitat permettrait de réduire les déplacements et de faciliter l'utilisation des transports en commun. De tels raisonnements reposent souvent sur deux télescopages : entre accessibilité et proximité, entre déplacements domicile - travail et organisation de l'ensemble des déplacements à l'échelle d'une famille.

La concentration de l'habitat favorise l'accès au travail par les transports en commun, si et si seulement les différents pôles d'emploi auxquels on peut raisonnablement avoir accès à partir de la zone d'habitat considérée sont bien desservis. Pour les individus en cause, cela relève d'un arbitrage complexe, dans lequel le coût fait contrainte et l'organisation générale de la vie familiale ainsi que les agréments et commodités liés au déplacement constituent les références majeures. Le fait qu'il y ait des emplois juste à côté de la zone d'habitat n'entraîne pas qu'ils soient occupés par ses habitants. En revanche l'équilibre entre le flux des entrants et celui des sortants peut aider à optimiser un service de transports en commun. En outre, on ne peut pas raisonner sur cette question sans prendre en compte le travail sur site – désormais très fréquent dans beaucoup d'entreprises de service – et les problèmes d'arbitrage posés par la localisation des doubles emplois dans un ménage. Dans nombre de cas, la résidence périurbaine constitue un choix rationnel pour régler la question de l'accès au lieu d'emploi. C'est pourquoi la localisation des zones d'emploi revêt la plus grande importance. La planification territoriale ne se penche pas assez sur cette question complexe et, au nom de la supposée impuissance de l'acteur public, on met bien peu de freins à la concurrence contreproductive entre collectivités locales. Dans ce domaine, diverses pistes restent à explorer, par exemple celle du télétravail. On y a vu naguère une



*Périurbain: il faut raisonner la mobilité en termes d'offre de service, de commodité, de flexibilité des itinéraires.*

révolution considérable et les choses ne se passent pas comme on les imaginait : la délocalisation de certaines activités immatérielles s'est beaucoup développée et le travail à domicile beaucoup moins. Mais on tire quelques leçons des expériences existantes, notamment l'intérêt que présente la création d'équipements spécifiques permettant le télétravail à proximité du domicile, donc en dehors de la vie familiale, exactement comme on dispose d'un « grenier » hors de chez soi, dans un équipement de stockage.

Par ailleurs on ne peut se contenter de raisonner en termes de localisation et d'infrastructures alors que les problèmes se posent en termes de services. Les services de mobilité doivent répondre à des critères de commodité dans un contexte de désynchronisation généralisée (ce qui limite l'engorgement, mais pose des problèmes d'horaires) et de très grande flexibilité des itinéraires. Les spécialistes du transport n'aiment pas le transport à la demande et toutes les formules flexibles centrées sur le service et sur les infrastructures (le co-voiturage bénéficie d'une image un peu moins négative). Ils n'ont pas beaucoup de peine à montrer que les dispositifs existants sont soit coûteux soit inefficaces et parfois les deux. Mais il n'en reste pas moins que le transport à la demande en tant que service peut jouer un rôle important, par exemple dans le rabattement sur des pôles d'échange, à condition que ceux-ci donnent accès à un réseau réellement fiable, permettant une multiplicité d'accès et à forte fréquence.

La fiabilité et l'agrément s'ajoutent à la commodité. On a tendance à considérer comme négligeable la question de l'agrément et c'est une lourde erreur, car celui-ci (souvent perçu en termes de plus ou moins grande fatigue – une catégorie centrale de l'expérience urbaine contemporaine) tient probablement une grande place dans nombre d'arbitrages. L'on ne dispose que de très peu d'enquêtes sérieuses permettant d'en préciser les termes.

Les services ne concernent pas que le déplacement lui-même. Ils portent également sur tout ce qui peut l'accompagner. La présence de services et de commerces

dans les gares constitue un élément d'attraction si elle contribue à faciliter la vie quotidienne. Le déplacement domicile - travail peut agréger diverses activités et les analyses fines du « retour au domicile<sup>3</sup> » montrent quelle place il tient dans l'organisation de la vie familiale. Car la mobilité forme un ensemble à l'échelle d'un ménage. Les problèmes de déplacement ne se posent pas du tout dans les mêmes termes selon qu'il est question de



*La présence de services et de commerces dans les gares constitue un élément d'attraction si elle contribue à faciliter la vie quotidienne. Bruxelles, la gare du Midi — PHOTO D.C.*

s'approvisionner, d'accéder à des ressources éducatives (par exemple un établissement d'enseignement secondaire), culturelles, sociales, ou encore de pratiquer des loisirs ou de visiter sa famille ou ses amis. En même temps, tout cela forme un tout intégré, à l'échelle des individus et à celle des familles.

Rien de cela n'empêche de considérer l'action sur la localisation de l'habitat comme un levier permettant d'agir sur les déplacements. Mais il faut se défier des raisonnements étroitement déterministes (plus je concentre moins on se déplace ou plus on utilise les transports en commun) pour accepter la complexité du raisonnement. La concentration de l'habitat constitue une offre. Cette offre prend des significations différentes selon le contexte exact dans lequel elle s'inscrit (par rapport à

<sup>3</sup> MASSOT M.H., AGUILERA A., CRAGUE G., DE CONINCK F., PROULHAC L., (2006), *Les mobilités liées au travail, Rapport final pour le PREDIT G01/ ADEME.*

l'accès aux zones d'emploi et à une diversité de ressources urbaines, aux services de mobilité et à ceux qui leur sont liés). Elle peut entraîner des comportements très différents selon les caractéristiques des individus et des ménages concernés. On dira que cela relève d'une diversité impossible à connaître et qu'on ne peut pas aller au-delà de ce que produisent par exemple les enquêtes « ménage » françaises. C'est faux. Les techniques actuelles d'enquête et d'analyse des données, si l'on veut bien sortir de l'obsession du géo-référencement et de ses technologies, permettent de réaliser des typologies très fines associant à la fois des types de situations urbaines (définies en termes d'accès aux ressources) et des types de comportements des ménages. De telles analyses permettraient d'élaborer des stratégies plus pertinentes en matière d'offre de localisation de l'habitat.

### L'image fausse des périurbains égoïstes et gaspilleurs d'espace

Une autre série de critiques porte sur l'usage du sol et la forme urbaine. À force que l'on consomme sans retenue le sol rural, celui-ci finit par devenir rare, en particulier dans les zones périurbaines. Surtout, la manière dont il est utilisé dans nombre de lotissements pose problème. Cela concerne le coût des réseaux, la gestion des eaux de ruissellement ou encore le découpage des parcelles. On y ajoute la mise en cause de la consommation énergétique des maisons édifiées dans ce contexte qui, au-delà des conséquences des techniques utilisées lors de la construction, serait d'ordre structurel, l'urbanisme compact entraînant nécessairement de meilleures performances. Tempérons ce dernier point d'une remarque : ce n'est pas l'édifice qui consomme de l'énergie mais la famille, à travers son mode d'habiter ou d'autres pratiques. Un immeuble de haute qualité environnementale consomme beaucoup d'énergie lorsque ses habitants laissent les fenêtres ouvertes et si les habitants d'un pavillon restent dans leur jardin le week-end, alors que ceux des quartiers denses fuient la ville, cela doit entrer dans les calculs. Quoi qu'il en soit, la critique de l'usage du sol et de la forme urbaine dans certaines zones d'urbanisation lointaine est unanime, tout comme celle du « mitage », lorsque des constructions isolées et sans cohérence avec leur contexte enlaidissent les paysages ruraux et contribuent à sa désorganisation fonctionnelle. Mais ce qui se trouve condamné là, ce n'est pas tant



*Les périurbains gaspilleurs d'espace : une idée à tempérer.*  
PHOTO D.C.

l'urbanisation lointaine qu'une manière d'aménager et de construire. Il existe nombre d'exemples – y compris à Louvain-la-Neuve – qui montrent que l'on peut construire des espaces pavillonnaires très aérés et cependant denses, bien insérés dans leur contexte et constituant une forme urbaine satisfaisante. En d'autres termes, cela relève moins de la planification territoriale que du projet, et du règlement d'urbanisme.

La troisième série de critiques concerne la vie sociale. On associe facilement l'habitat dispersé périphérique à l'égoïsme et au renfermement sur la famille, au refus de la mixité sociale, voire aux idées racistes. Dans le dictionnaire des idées reçues propres à notre milieu, les termes *gated communities*, *nimby* et *périurbain* renvoient presque aux mêmes définitions. Il s'agit toujours de mauvais citoyens qui se coupent du monde et sont tellement focalisés sur leurs intérêts particuliers qu'ils en refusent toute concession à l'intérêt général. Derrière

ces caricatures complaisamment véhiculées se cache une très grande diversité de situations, y compris certaines dans lesquelles le défenseur de l'intérêt général n'est pas celui qu'on croit. L'appellation Nimby rassemble de purs égoïstes, des habitants que l'on a trompés et qui se révoltent, à moins qu'on ne les ait traités avec suffisamment de maladresse pour qu'ils deviennent méfiants, ou encore des propriétaires à qui l'aménagement qu'ils combattent va effectivement faire perdre de l'argent. Les gated communities (sauf celles des très riches dans des lieux très recherchés) ne sont souvent que des résidences sécurisées très banales, dont les habitants ne fuient nullement le monde environnant. Quant au refus de la mixité sociale, il faudrait savoir exactement de quoi l'on parle. L'hostilité à l'égard des étrangers et le refus de toute solidarité avec les plus pauvres, phénomènes bien réels, se traduisent notamment par des comportements politiques. On en trouve des manifestations dans l'habitat ou dans des choix de non-fréquentation de certains espaces ou équipements. Mais cela affecte tout autant les zones denses que l'espace périphérique. Quant au fait d'habiter dans des quartiers socialement homogènes, ce comportement dure depuis bien longtemps et s'est renforcé avec l'invention de l'ascenseur, quand il n'y a plus eu de raisons de laisser les étages supérieurs aux pauvres. L'idée de mixité sociale telle qu'elle s'impose aujourd'hui semble résulter d'une contamination par l'image du marché parfaitement équilibré. On semble partir d'un idéal de répartition égale des citoyens sur le territoire eu égard à leur niveau de revenu et à leur profession, voire à leur religion, leur origine ethno-culturelle ou leur âge, les déformations de cette répartition appelant des mécanismes correctifs. C'est nier que les choses se font sur la durée, qu'il existe des pesanteurs sociologiques, des préférences, des choix électifs, des groupes d'appartenance (même s'ils s'affaiblissent) et de référence, et que l'on ne peut réduire la complexité des inscriptions territoriales au seul jeu de la concurrence pour les meilleures localisations, qui devrait être neutralisé pour favoriser l'égalité des chances.

Cela n'empêche pas que lorsque la population d'un lotissement passe les différentes étapes de la vie au même rythme et se trouve littéralement enfermée dans un quartier obsolète et qui perd de la valeur alors qu'elle

atteint la vieillesse, cela pose un problème. Mais celui-ci porte plutôt sur les parcours résidentiels et sur l'offre qui les structure (là encore le cas de Louvain-la-Neuve est plein d'intérêt), ou encore sur les vicissitudes économiques de l'accession à la propriété (qui ne ressemble pas toujours à l'image idéale qui s'attache à elle).

On incrimine également l'absence de liens sociaux qui prévaudrait dans ce type d'habitat. Les preuves empiriques manquent et ce que montrent les enquêtes ne va pas dans ce sens. Plus de précision dans l'analyse suppose que l'on distingue ceux qui sont venus habiter dans ces espaces lointains par contrainte, à la suite d'un arbitrage entre des contraintes ou par pur choix. Dans le premier cas, l'accès au logement (correspondant à la taille minimale que l'on souhaite et au prix que l'on peut payer) commande la localisation, quitte à ce que cela entraîne des difficultés dans la gestion du budget familial (coût des transports) ou dans l'organisation de la vie quotidienne, jusqu'à produire une rupture « à bas bruit » des liens sociaux. Cette population, souvent au seuil de la solvabilité, est la première à laquelle on devrait tenter de proposer autre chose, mais il ne faut pas oublier qu'elle n'a pas les moyens de se payer le quartier Vauban de Fribourg. Dans le second cas, on arbitre entre différentes contraintes, familiales, professionnelles, financières et le choix de ce type d'habitat apparaît comme le plus rationnel, le plus satisfaisant. Il arrive qu'un arbitrage mal fait entraîne des catastrophes, mais, dans la majorité des cas, rien ne prouve qu'il existe de meilleures solutions de substitution. Restent ceux qui choisissent ce type d'habitat a priori. Tous ne sont pas riches et parfois leur choix renvoie à des couches profondes de l'imaginaire ou de l'affectivité.

Pour eux, comme souvent pour ceux de la catégorie précédente et beaucoup plus rarement pour ceux de la première, ce mode d'habiter permet de réguler la vie familiale et de structurer un mode de vie de manière cohérente, souvent à partir de la gestion des déplacements. Il peut favoriser l'harmonie dans les relations entre les membres de la famille, l'organisation de relations conviviales avec les amis ou les voisins, les loisirs de proximité, le bricolage, bref, pour dire cela savamment, la construction d'une sécurité ontologique<sup>4</sup>.

---

4 Cette expression, empruntée au psychanalyste Erik Erikson, est utilisée par A. Giddens (1990) dans *The consequences of modernity*, Cambridge, Polity Press (*Les conséquences de la modernité*, trad. O. Meyer, Paris, l'Harmattan, 1994).

Ceux qui critiquent ce mode d'habiter feraient mieux d'analyser précisément les avantages qu'il présente et de se demander ce qu'il faut faire pour offrir ces mêmes avantages ou des substituts acceptables dans d'autres contextes.

### La ville dense : une idée floue

Mais pour pousser plus loin la réflexion et lui donner une dimension plus prospective, il faut interroger également l'image de la ville dense et ce qu'on lui fait dire. En quoi la ville dense, qui apparaît comme la solution à toutes sortes de maux, peut-elle devenir un problème ?

On a beaucoup insisté sur l'importance de la proximité. La théorie économique l'a associée aux externalités. Mais ceci se relativise. La proximité se caractérise moins comme un contexte – la présence de nombreuses ressources facilement accessibles en termes de distance qui créent un milieu favorable – que comme une relation construite et qui dans un certain nombre de cas se trouve facilitée par la faible distance géographique. Cette dernière se définit d'ailleurs difficilement. Il existe plusieurs échelles de proximité, celle du voisinage traditionnel, celle de Silicon Valley (un vaste territoire inventé par ses acteurs) celle de l'espace TGV, celle de l'appartenance à un même réseau, éventuellement dispersé, etc. Ces diverses figures de la proximité s'identifient fort peu à la ville dense.

Il en va de même sur le plan sociologique. Rappelons que pour Touraine, cité par Sieverts<sup>5</sup>, la ville ne constitue plus une réalité sociologique et « l'environnement social et technique dans lequel nous vivons a détruit la ville en tant qu'institution politique ». Ceci doit nous éclairer sur les représentations actuellement associées au quartier. On présente souvent ce dernier comme une communauté de proximité et l'on cite des enquêtes qui montrent l'importance que certains habitants lui attachent. Mais il s'agit rarement d'un processus d'identification à une communauté territoriale (cela n'apparaît que dans le cas de situations très défensives) et plus souvent de questions de commodité : le quartier fonctionne comme un « centre de ressources » (selon l'expression de J.



*L'urbanité : le spectacle, la rencontre, l'événement, la diversité, l'aléatoire, la possibilité de choisir... — PHOTO D.C.*



*...mais aussi l'inquiétude — PHOTO : M. BORTOLINI*

Remy) en termes d'approvisionnement, de convivialité de surface et éventuellement d'information. D'autres centres de ressources, beaucoup plus éclatés, peuvent se substituer à celui-là et l'on n'a pas forcément besoin de la ville dense pour en trouver les agréments.

L'image de la ville dense tire plutôt sa force de fixer une attente sociale assez difficile à définir, celle de l'urbanité. Que cela relève d'un caractère anthropologique ou d'une conséquence du modèle de consommation dominant, nos contemporains recherchent le spectacle, l'événement, la diversité, la rencontre, l'aléatoire, la possibilité de choisir. Cette dernière prend une force particulière, que n'offre pas l'internet, quand elle s'inscrit dans

<sup>5</sup> SIEVERTS (Th.), *Entre-ville. Une lecture de la Zwischenstadt*, éditions Parenthèses, Marseille, 2004 [2001], traduit de l'Allemand par Jean-Marc Deluze et Joël Vincent.

des postures physiques. Tout cela peut se rassembler dans une définition de l'urbanité. Les mêmes caractères entraînent également l'inquiétude. La ville de l'aléatoire et de la rencontre expose aux risques et à l'insécurité. Le spectacle s'oppose à la tranquillité, l'événement à la routine sécurisante.

La ville dense oscille entre l'exigence d'ouverture qui correspond à la demande d'urbanité et la dimension répressive qui découle de l'imprévisibilité et des risques liés à l'urbanité. De ce fait, elle se présente avant tout comme un espace ressource, un lieu d'intensité et de spectacle, ce qui ne correspond pas aux attentes de l'habiter. On dira qu'elle fait l'objet d'une demande très forte sur le marché du logement, mais les demandeurs

présentent la même diversité de situation que les urbains lointains. Certains font ce choix par contrainte (pas financière, mais liée à leur activité, à leur organisation familiale, à leur dépendance vis-à-vis de telle ressource de la ville dense). D'autres, nombreux, y voient le meilleur arbitrage possible entre plusieurs contraintes, notamment liées aux déplacements. Une dernière catégorie fait ce choix a priori, parce qu'elle recherche l'ostentation, un mode de vie qu'on ne trouve pas ailleurs (quartiers gays ou quartiers d'artistes), qu'elle veut devenir acteur du spectacle urbain. Le terme de gentrificateurs ne devrait s'appliquer qu'à cette catégorie, d'ailleurs pas si nombreuse.

On voit ainsi à quoi sert la ville dense, et à quoi elle ne sert pas : lieu de l'intensité sociale, elle ne répond guère à ce que l'on attend d'un espace résidentiel. Jean Remy dirait qu'elle permet de « penser ville » mais pas de « penser maison ».



*Certains ont fait le choix de la ville par recherche d'ostentation, d'un mode de vie qu'on ne trouve pas ailleurs, pour devenir acteur du spectacle urbain : les gentrificateurs.*

PHOTO D.C.



*L'idée de ville dense appelle un ensemble d'images qui associent les références aux centres historiques, aux grandes constructions compactes qui traversent les utopies architecturales et que l'on retrouve plus modestes dans les nouveaux éco-quartiers, avec la concurrence bien réelle (du moins jusqu'à la crise) pour produire des tours toujours plus spectaculaires.*

PHOTO : SYLVIE ROUCHE

Mais ce raisonnement ne tient que parce qu'il se réfère à une définition implicite de la ville dense : celle qui correspond au centre historique et aux lieux de centralité, celle qui s'exprime également à travers certains projets d'architecture, par exemple les méga-tours à haute qualité environnementale. Est-ce cela la ville dense ? Soixante-quinze logements à l'hectare (au lieu de dix ou vingt-cinq), n'est-ce pas une forme de ville dense, qui peut se développer dans un espace purement résidentiel et aéré ? Ou bien, plutôt que de densité de la population ou des constructions, veut-on parler de la concentration des fonctions dans des pôles ou encore de l'historicité des villes anciennes ? L'idée de ville dense appelle un ensemble d'images qui associent les références aux centres historiques, aux grandes constructions compactes qui traversent les utopies architecturales et que l'on retrouve plus modestes dans les nouveaux écoquartiers, avec la concurrence bien réelle (du moins jusqu'à la crise) pour produire des tours toujours plus spectaculaires (du Gherkin à la tour de Dubaï). Un fantôme de la ville dense court dans les milieux spécialisés et fait de cette dernière un problème parce que l'effet de halo qu'il entraîne empêche de formuler correctement un ensemble de faits ou de questions.

### Prendre en compte les réalités telles qu'elles sont

Retournons-nous vers quelques faits particulièrement têtus et qui marqueront l'univers urbain des années à venir.

D'abord en ce qui concerne la demande sociale. Rien ne permet de penser que le processus d'individualisation et de différenciation des modes de vie va s'arrêter ou se ralentir. Nous vivons dans des sociétés d'individus. Les groupes d'appartenance perdent leur importance. Ils ne cessent pas d'exister mais, alors qu'ils structuraient des liens forts et définissaient des programmes de comportement et des valeurs de référence, ils offrent des liens faibles, sans cesse retravaillés par les choix électifs des individus et ne fournissent plus que des suggestions pour un programme de vie. Les groupes de référence peuvent prendre une place importante dans l'orientation des individus, mais en restant totalement virtuels ou délocalisés, on en change facilement et les relations que l'on entretient avec eux peuvent relever du pur imaginaire. Bref, le processus de référence à un groupe

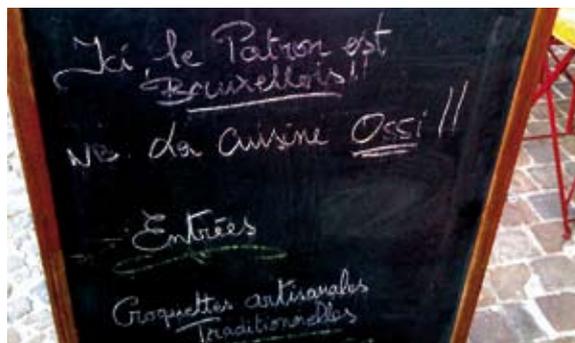
releve du seul individu, même lorsqu'il passe par des relations directes. Il contribue à ouvrir l'espace des possibles ce que fait également l'offre de la consommation et des réseaux. Tout cela alimente une forte demande de nouveauté et de diversification des expériences qui se réalise pour une part dans la mobilité. Et l'on ne doit pas oublier que si le recueil d'une information reste un processus purement cognitif, l'expérience revêt une dimension corporelle qu'Internet ne pourra jamais fournir. Les technologies de réalité mixte ou augmentée posent à cet égard de nouveaux problèmes que la recherche s'efforce d'élucider.

Cela se traduit par une demande croissante de diversité des ambiances, c'est-à-dire de compositions de sen-



*L'opposition entre le spectacle de la ville dense et la sécurité ontologique du lieu de résidence se traduit en termes d'ambiances.*

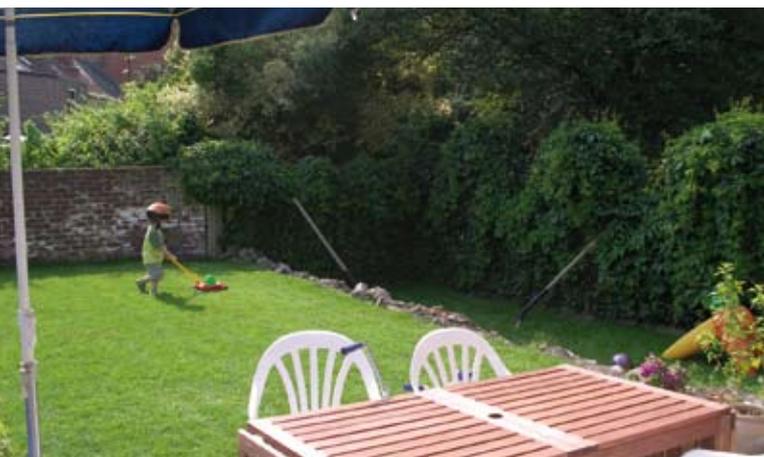
PHOTO M.B.



*Les restaurants que l'on fréquente, un élément de l'ambiance urbaine — PHOTO M.B.*

sations, qui constitue également une grande tendance. L'opposition entre le spectacle de la ville dense et la sécurité ontologique du lieu de résidence se traduit en termes d'ambiances. Mais la diversité recherchée est bien plus grande, entre la ville historique et les grands centres commerciaux, entre les lieux de villégiature et de tourisme, entre les différents contextes de loisir, de commerce, de culture, ou simplement entre les restaurants que l'on fréquente (la cuisine étant un élément de l'ambiance). D'où un intérêt croissant pour les lieux, plus que pour les territoires. L'équipement de loisir ou de sport, la gare, le centre commercial, le complexe cinématographique, l'espace de l'événement, la plage, constituent autant de lieux par rapport auxquels on a de plus en plus de sensibilité et d'exigences.

Il en découle logiquement que les attentes porteront toujours sur une diversité des contextes dans lesquels on vit (avec les conséquences urbaines que cela comporte) et que la mobilité a peu de chances de diminuer. Plus concrètement, on peut espérer faire diminuer des mobilités contraintes ou les gérer de manière plus rationnelle, mais on ne peut exclure la croissance de mobilités non contraintes.



*La demande de nature : l'urbanisme ne peut faire l'impasse sur la question de l'espace naturel de proximité. Qu'offre la péri-urbanisation ? — PHOTO D.C.*

Un autre aspect de la demande sociale mérite une attention particulière : celui qui porte sur la nature. On constate l'importance du phénomène, qui reste parfois difficile à interpréter et agrège des motifs assez différents. Sans doute le terme de nature convient-il mal et faudrait-il parler d'espace végétal et aquatique. Quoi qu'il en soit, on sait maintenant que cette demande ne se limite pas à la nostalgie d'un monde rural dans lequel on aurait vécu son enfance ni à la tradition populaire du jardinage. Du coup, l'urbanisme ne peut pas faire l'impasse sur la question de l'espace naturel de proximité et, de ce point de vue, l'urbanisation lointaine présente quelques avantages.

Les quelques lignes qui précèdent ne font pas le tour de la demande sociale, mais en montrent des aspects particulièrement importants pour l'urbanisme. On doit cependant revenir sur les contradictions internes de cette demande. La recherche de l'autonomie va de pair avec une attente de sécurité très forte (en tous domaines) qui s'adresse de manière un peu vague à l'ensemble du contexte social. La différenciation s'opère de façon très dépendante, puisqu'elle se fait dans le cadre de l'offre de consommation et porte souvent sur des éléments anecdotiques. La demande de nature accompagne le succès d'un univers virtuel. La recherche de l'accès aux ressources urbaines n'empêche pas la dispersion et la quête d'un certain isolement. La montée en puissance de la conscience écologique s'inscrit au milieu de tout cela, sans forcément entraîner des comportements cohérents.

D'un autre côté, la fin des économies ouvertes et de la mondialisation n'est pas pour demain. Le développement endogène sera toujours fortement dépendant des mouvements mondiaux et n'entraînera pas la création de marchés de l'emploi fortement localisés. Les villes continueront de se développer dans un contexte de concurrence et de flexibilité de l'économie. Dans ces conditions, toute idée de concentration dans un même espace des emplois, de la résidence de ceux qui les occupent et des services liés trouvera très vite ses limites. Paradoxalement, cela peut fonctionner pour des secteurs très mondialisés, dans le cas de campus technologiques de niveau international et centrés sur l'innovation. La gestion des déplacements liés à l'activité restera donc toujours complexe et ne se règlera pas par de simples dispositifs de concentration de l'habitat.

Il faut également tenir compte de l'inertie de l'urbanisation de ces dernières décennies. Celle-ci nous a dotés d'un système urbain que caractérise l'image de l'archipel, à deux échelles, celle qui correspond aux analyses de Pierre Veltz<sup>6</sup>, lorsqu'il montre la déconnexion entre les villes et les territoires et l'interconnexion des villes, celle qui s'applique à la composition même des agglomérations urbaines. En effet, les villes sont composées de morceaux reliés par des réseaux et entourés d'une sorte de tissu conjonctif. Ces morceaux peuvent s'organiser autour de noyaux assez fortement composés (on se trouve alors dans la logique du réseau aréolaire analysé par J. Remy à propos du Brabant wallon)<sup>7</sup> ou constituer des nappes d'urbanisation complètement déstructurées, comme on en trouve notamment dans des communes rurales faibles qui ont joué la carte de la croissance démographique à tout prix. Un autre aspect de l'inertie tient dans la localisation des zones d'activité, et dans les caractéristiques des réseaux.

Revenons à notre préoccupation de départ, la « désurbanisation ». Comment concevoir un programme raisonnable et des objectifs pertinents pour répondre à ce phénomène ?

Rappelons d'abord que l'on ne change pas les modes de vie par décret et les pesanteurs socio-économiques d'un claquement de doigts. En d'autres termes, le premier objectif reste certainement de gérer ce qui existe et d'accompagner les effets d'inertie. Concernant la « désurbanisation », cela signifie l'aménagement (y compris en densifiant lorsque l'on peut) et la gestion des zones d'habitat périphériques existantes. De ce point de vue, les travaux pour économie d'énergie peuvent constituer un levier si l'on veut bien ne pas s'en tenir à la seule performance énergétique maximale mais considérer l'ensemble de la situation urbaine des logements. Un travail sur les structures de gestion est également important ; il implique la participation des responsables communaux.

L'optimisation de la gestion des déplacements dans le contexte existant s'inscrit dans le même ordre d'idées. Le travail avec les entreprises est alors essentiel et les plans de déplacement d'entreprises ont montré qu'ils

pouvaient constituer des outils très utiles, mettant en œuvre un aspect de la responsabilité sociale des entreprises, que l'on présente comme une composante du développement durable.

Au-delà de ces évidences, la réflexion planificatrice gagnerait à se concentrer moins sur l'habitat et sur certains équipements pour accorder toute son attention à ce que l'on peut faire en matière de localisation et d'organisation des zones d'activités ou des zones commerciales.

### Tout est question de méthode

L'avenir (en dehors du très long terme, dont on ne peut rien dire) des villes européennes ne réside pas dans de grandes concentrations très denses. Thomas Sieverts s'est fait le porte-parole d'un adieu au centre historique pour prendre en compte la *Zwischenstadt* : il serait totalement déraisonnable de croire que l'on peut revenir en arrière et qu'il y a autre chose à faire que d'aller plus loin dans la même voie que lui. Tout au plus peut-on espérer rendre plus réticulaire un espace urbain qui s'est développé en nappes si l'action publique se mobilise pour renforcer des réseaux de polarités ayant suffisamment d'attractivité pour que l'on puisse densifier autour. Les centres anciens des villages ou des petites villes figurent parmi ces polarités, mais pas de manière exclusive. Certaines peuvent être marquées par l'activité, d'autres par l'importance de l'offre de service, d'autres par leur caractère ludique et leur mise en scène. Dans ce développement d'une ville réticulaire, les pôles d'échange tiendront une place centrale. Ces lieux où l'on change de mode de déplacement sont en mesure d'agrèger les commerces, les services, mais également des espaces publics attractifs ou des lieux symboliques, surtout si on leur applique des dispositifs de gestion spécifiques, sur le modèle du management de centre ville existant en Belgique. Les grandes gares doivent devenir (ou redevenir) des lieux urbains majeurs. Certains arrêts de transport en commun plus légers (tramway, autobus) peuvent également servir à structurer un micropôle à forte dimension résidentielle. Mais bien d'autres lieux

6 *Mondialisation, villes et territoires*, Paris PUF, 1998

7 *Nouveaux lieux d'urbanité et territorialités partagées : architecture urbaine et comportements collectifs. Réflexion à partir de Louvain la Neuve*, in BRODY (J.) [ed.], *La rue*, PUM, Toulouse, 2005.

urbains, par exemple des espaces de concentration de services publics, ont vocation à devenir des pôles dans une ville réticulaire.

Il existe de nombreuses manières de travailler la ville, de la faire ou de la refaire, au-delà des solutions nécessairement grossières et répétitives que propose la planification. Elles résultent d'un travail de recherche et développement sur des produits urbains. Car l'enjeu, notamment en matière d'habitat, se trouve bien dans le développement de nouveaux produits, en fonction des modes de vie et de leur évolution, des contraintes environnementales et des orientations qu'on peut donner à l'offre urbaine. Il reste presque complètement à inventer les produits qui fassent concurrence au pavillon par rapport aux mêmes attentes. Il reste à inventer des produits urbains en matière d'équipements ou d'aménagements à l'échelle d'un secteur ou d'un quartier. L'utilisation du terme produit renvoie ici à l'idée de développement. Il s'agit de cumuler les apports de l'expérience et de faire évoluer les projets en fonction de cet apport et des innovations technologiques, comme on doit l'inscrire dans un contexte donné, ce qui correspond au moment où le produit devient projet. L'innovation concerne également les dispositifs de gestion. Le design d'un bon dispositif de gestion de proximité, solidement fondé juridiquement et financièrement, fait partie de l'urbanisme.

Cela n'exclut nullement le travail de projet, mais concevoir la production de la ville comme une œuvre, ce qui est indispensable pour exprimer une sensibilité ou une

symbolique, n'empêche pas qu'il s'agisse d'une production, presque au sens industriel du terme, et qu'en tant que telle elle exige une bonne gestion de l'innovation, ce qui passe par des processus systématiques et cumulatifs. C'est bien le pilotage de ces processus qui devrait constituer le cœur du métier d'urbaniste, en ce qu'il diffère du métier de designer urbain.

On s'en tiendra à une conclusion modeste mais pressante. L'urbanisme actuel (en tant que fonction réunissant un ensemble de métiers et en tant que savoir pluridisciplinaire) souffre d'une faiblesse méthodologique qui résulte de la difficulté à saisir les grandes transformations urbaines, de l'obsolescence des méthodes classiques de la planification, du morcellement des acteurs (notamment des pouvoirs locaux) et d'un primat excessif accordé au projet (au sens design du terme). Il se réfugie trop souvent dans l'adhésion à des doctrines toutes faites, dans des jugements de valeurs pas toujours fondés et trop souvent présentés comme la vérité, dans l'usage immodéré de mots flous qui semblent faciliter la communication avec les décideurs, mais ne servent qu'à entretenir les incompréhensions ou les incertitudes. Il sacrifie trop facilement au goût du spectacle et de la rhétorique qui fait le succès de certains monstres sacrés.

Plus que jamais il convient de réviser en doute toutes les évidences, de se défier des doctrines et de laisser les mots-valises au vestiaire.