

CONTROVERSES

10/10/2013

La compacité comme réponse aux enjeux environnementaux ?

Débat entre Jacques Lévy et Philippe Estèbe

« Reste une source de divergence entre les contributeurs : le modèle urbain à privilégier pour résoudre les problèmes de congestion et de pollution liés à l'essor des mobilités urbaines. L'opposition, que l'on pouvait croire dépassée, entre les tenants de la ville compacte (...) et ceux de la ville diffuse, continue en effet d'affleurer »

« Reste une source de divergence entre les contributeurs : le modèle urbain à privilégier pour résoudre les problèmes de congestion et de pollution liés à l'essor des **mobilités**¹ urbaines. L'opposition, que l'on pouvait croire dépassée, entre les tenants de la ville compacte (...) et ceux de la ville diffuse, continue en effet d'affleurer »

Jacques Lévy
Géographe

Jacques Lévy est géographe et urbaniste, professeur à l'École polytechnique fédérale de Lausanne et directeur du laboratoire Chôros. Ses principaux centres d'intérêt sont la théorie de l'espace habité, l'urbanité, la mondialisation, la géographie politique, la cartographie, l'épistémologie des sciences sociales.

Philippe Estèbe
Géographe - Politiste

Diplômé de Sciences Po Paris et docteur en sciences politiques et en géographie, P. Estèbe est directeur d'études à « Acadie » depuis 1995 et enseignant à Sciences Po. Il est également directeur de l'Institut des Hautes Etudes en Développement et Aménagement des Territoires Européens depuis 2009.

« Reste une source de divergence entre les contributeurs : le modèle urbain à privilégier pour résoudre les problèmes de congestion et de pollution liés à l'essor des mobilités urbaines. L'opposition, que l'on pouvait croire dépassée, entre les tenants de la ville compacte (...) et ceux de la ville diffuse, continue en effet d'affleurer »

La densité est-elle indispensable à la limitation des émissions de gaz à effets de serre liées aux transports ? Ces dernières années, la densité est assez largement considérée comme la solution-clé aux problèmes de saturation des réseaux routiers et de pollution atmosphérique. De ce point de vue, la ville compacte permet de limiter les distances à parcourir, de faciliter les choix de modes de transports non-motorisés, d'atteindre le seuil critique au-delà duquel il est possible de mettre en place un réseau de transports collectifs efficaces, etc.

La meilleure adéquation des formes urbaines denses à une mobilité moins polluante se heurte

alors à des préférences individuelles (pour un mode de vie garantissant un logement spacieux et éventuellement un jardin) qui contribuent largement au développement du périurbain. Parallèlement, les marchés fonciers et immobiliers sont très tendus dans certaines villes, ce qui tend à reléguer des populations ayant de faibles revenus vers les périphéries urbaines.

Du point de vue des pratiques, l'effet barbecue tend à nuancer le déséquilibre supposé des émissions de gaz à effets de serre des urbains centraux et des périurbains : il permet de mettre en évidence la moindre émission de gaz à effets de serre des périurbains pour les déplacements² de loisirs, imagée par le recours au barbecue. Ainsi, si au quotidien, les périurbains parcourent des distances plus longues et ont un recours plus large à la voiture, le week-end et pendant les vacances, ils parcourent des distances plus faibles et ont un recours moindre à l'avion.

Et qu'en est-il si la question des émissions de gaz à effets de serre associées au chauffage est prise en compte ? Et celles associées au transport des marchandises à destination des ménages ?

Allemand S., Ascher F. & J. Levy (dir.), 2004, Les sens du mouvement, Editions Belin, page 18. Ville dense, ville compacte : changeons de lunettes ?

Philippe Estèbe (Géographe - Politiste)³

Ce que l'on appelle l'étalement urbain, la périurbanisation, la ville diffuse, la ville interstice dépend en grande partie de facteurs sociaux et économiques : augmentation générale de la population, diminution de la taille des ménages, accès des femmes au travail, spécialisation économiques de certains espaces, développement de l'accès à la propriété, généralisation de la possession de voitures individuelles, etc. Le malheur est que ce desserrement généralisé a souffert d'être très largement ignoré des urbanistes qui ont passé des années à chercher leurs clés sous le réverbère, à en refuser la réalité.

L'étalement, la périurbanisation, la ville diffuse, la ville interstice, avant d'être considérée comme un problème est d'abord une solution à un ensemble de questions : une solution pour des ménages à la recherche d'espace, une solution pour les petites communes qui cherchent à conserver leurs budgets, leurs services, leur population, une solution pour le marché immobilier et automobile qui a besoin d'être en permanence alimenté par une demande renouvelée, etc.

Depuis près de vingt ans, le phénomène est pris en compte — après les travaux pionniers de Roux, puis Chalas et Dubois-Taine, mais le plus souvent pour le déplorer. Pour ne pas parler de densité, les urbanistes ont trouvé le mot de ville compacte, qui n'a de signification que très subjective — ma compacité n'est pas nécessairement ta compacité — tout en faisant référence à un mode de vie fondé sur un ethnocentrisme de classe — que l'on peut assumer à la rigueur dans des pamphlets ou des essais, mais que l'on ne peut pas utiliser comme modèle pour « juger » de la pertinence et de la qualité du mode de vie de nombre d'entre nous.

Qu'est-ce qui cloche avec l'habitat individuel dispersé ? Est-ce la consommation d'espace ? Toutes les analyses montrent que la fameuse « perte » d'un département tous les 7 ans est bien plus due aux infrastructures et aux équipements qu'à la maison individuelle ; le « recul » des terres agricoles est lié à la déprise démographique de cette profession, aux problèmes de retraites et surtout à l'enfrichement : les terres cultivées laissent la place aux forêts ou aux landes faute de rentabilité.

Reproche-t-on aux périurbains leur usage immodéré de la voiture et leur propension à nous polluer l'atmosphère ? Les enquêtes déplacements montrent deux résultats qui ne sont contradictoires qu'en apparence : le taux de possession de la voiture et le nombre de déplacements diminue dans les villes centres et en même temps ce sont les habitants des villes centres qui accumulent le plus de kilomètres parcourus dans l'année tous modes confondus. Il y a là un pur effet social : les hauts revenus habitent plus fréquemment dans les villes centres, du fait du prix de l'immobilier, et ce sont eux qui, quelque soit le motif, montrent les déplacements les plus longs : déplacements de plus de 100 km plus fréquents, plus longs déplacements de

loisirs, pérégrinations professionnelles, etc.

Reproche-t-on aux périurbains leur propension à habiter des passoires thermiques ? Sait-on que la demande de froid est en train de supplanter la demande de chaud dans un nombre croissant de régions, que le principal problème des villes compactes est l'îlot de chaleur qui explique la surmortalité des personnes âgées lors des canicules. Que la maison individuelle, comme l'explique Yves Chalas, certes moins bien isolée par rapport au froid que l'habitat collectif, est un terrain d'innovation possible pour des solutions individuelles ou communautaires de chauffage et d'éclairage.

Reproche-t-on enfin aux périurbains leur propension à nous gâcher le paysage ? A fabriquer, comme le dit Télérama, une France moche ? Attaquons-nous plutôt aux urbanistes et aux architectes (et sans doute aussi aux producteurs de maisons individuelles) qui ont, jusqu'à une période récente, refusé de penser l'organisation de l'espace diffus, les espaces publics, la qualité des dessertes, la qualité des produits logements et des paysages.

Pour moi, il n'y a pas de débat entre la ville compacte et la ville diffuse, l'une est la fille de l'autre et elles sont interdépendantes. La concentration des emplois dans les agglomérations centrales, la volonté des pouvoirs publics de promouvoir des pôles, des clusters, de produire des attracteurs pour la production et la consommation, notamment touristique, entraîne ceci que les grandes villes n'ont pas les moyens de loger convenablement tous ceux qui y travaillent, consomment, étudient, etc.

Pour autant, il semble que les facteurs qui ont facilité la diffusion de la ville atteignent sans doute une certaine saturation et que sans doute, ce processus devrait ralentir voire s'arrêter.

- a) le parc automobile est proche de la saturation, ce qui devrait contribuer à ralentir l'accroissement des mobilités ;
- b) l'augmentation du nombre de personnes âgées conduit sans doute à la recherche d'une plus grande compacité (ou proximité aux services, etc.) ;
- c) en même temps, le développement des moyens de mobilité virtuelle et le niveau d'équipement des foyers peut laisser envisager le développement de « villages métropolitains », comme on en connaît déjà dans le Midi de la France, où les activités se développent à domicile.

Cela dit, les espaces périurbains posent un ensemble de problèmes que l'on ne doit pas nier

- a) un problème de coût global pour la collectivité – mais c'est vrai aussi des espaces ruraux (dont on célèbre par ailleurs la qualité et dont on plaide le maintien : coût des réseaux, coûts de fonctionnement, coûts de mobilité, etc. Des calculs convergents montrent que le coût global (investissement + fonctionnement) d'une maison individuelle isolée serait trois fois supérieur à une surface équivalente en collectif dense (mais ces deux biens « comparables » délivrent-ils le même service ?).
- b) un problème d'atomisation sociale. Il est sans doute vrai que dans nombre d'espaces pavillonnaires diffus, les propriétaires de maisons individuelles ont pris la place des paysans parcellaires décrits par Marx dans le 18 Brumaire de Louis Napoléon Bonaparte, et se comportent, pour reprendre les mots de l'auteur du Capital, comme « des patates dans un sac ». Autrement dit, la sociabilité est sans doute faible en milieu pavillonnaire diffus et la défense de la propriété individuelle peut y friser l'hystérie, d'autant plus que leurs habitants se sentent socialement menacés.
- c) un problème d'efficacité économique. Les propriétaires de maisons individuelles en milieu peu dense sont, souvent, faiblement reliés à des marchés du travail dynamiques. C'est moins vrai dans les grands territoires métropolitains, où l'installation en périurbain peut

correspondre à une maximisation de l'accès à l'emploi. C'est sûrement très prégnant dans les espaces pavillonnaires autour des villes moyennes ou des petites villes, dont les habitants peuvent se trouver scotchés, et avoir le sentiment d'être « abandonnés ».

D'où quatre questions :

a) Comment améliorer la qualité des espaces périurbains diffus ? Quand verra-t-on des concours d'architecture pour assurer le renouvellement urbain des espaces pavillonnaires, de la même façon que l'on fait appel à des grands noms pour reconstruire les espaces publics prestigieux au cœur des villes historiques (les halles ou la place de la République à Paris, le vieux port à Marseille, les quais à Bordeaux ou à Lyon). Ces concours ont donné lieu à des réalisations prestigieuses et souvent réussies, récompensées par de nombreux prix. Ne serait-il pas plus intéressant de s'attaquer à la reprise des territoires faiblement structurés du périurbain ? N'est-ce pas là un beau défi pour des équipes « pluridisciplinaires » ?

b) Comment apporter un soutien et des incitations aux habitants de maisons individuelles en milieu diffus pour prendre en main collectivement un ensemble de services que les pouvoirs publics n'ont pas ou peu les moyens d'assurer : garde d'enfants, déplacements collectifs, veille des personnes âgées, activités récréatives et/ou culturelles ? Le Goff signalait « la fin des villages », ne serait-ce pas plutôt à leur réinvention qu'il faudrait appeler ?

c) Quelles sont les techniques d'intervention – matérielles, humaines, financières – de nature à améliorer le caractère soutenable des « petites maisons » ? Quels sont les dispositifs qui permettent de faciliter le financement de travaux d'isolation ou de modification du régime énergétique ? Quelles sont les techniques qui permettent d'améliorer la performance environnementale globale de ces constructions ? Comment, en améliorant la qualité de ces produits, en assurer à leurs propriétaires une meilleure revente ?

d) Enfin, quels sont les dispositifs, notamment fiscaux, de nature à faciliter la mobilité des habitants des espaces pavillonnaires ? Comment garantir qu'ils ne soient pas scotchés dans des territoires où certes le foncier est abondant et peu cher, mais où l'emploi et l'activité disparaît ? Comment permettre à ces habitants de rejoindre des espaces plus denses où ils peuvent trouver plus d'opportunités d'emploi, de formation ? Cette dernière question renvoie en fait aux politiques métropolitaines : quelles sont les formes de l'habitat populaire que les élus métropolitains acceptent de construire ?

Densité et nature : raccourcis périlleux, détours utiles

Jacques Lévy (Géographe) ⁴

La relation entre configurations spatiales et environnement naturel peut être approchée de deux manières différentes. Soit, dans une approche purement analytique, on se contente de variables ponctuelles, telles que la production de gaz à effet de serre (GES). Soit, dans une démarche intégratrice, on prend en compte l'ensemble de la relation des sociétés et de leurs membres à la nature, relation conçue comme une des dimensions de l'habiter.

Effets indésirables

Dans le premier cas, le risque est, faute de vision claire des enjeux, de traiter sur le même plan les causes et les conséquences, l'essentiel et le secondaire, les valeurs et les pratiques. Ce qui a été appelé l'effet barbecue (la propension des périurbains à être moins mobiles que les citadins en dehors du travail) est typique de ce genre d'effets indésirables. Si l'on met sur le même plan, pour les habitants du périurbain, l'affaiblissement de la production de CO₂ liée à la moindre mobilité de loisir et son renforcement par la domination des déplacements en voiture pour la mobilité pendulaire, on fait d'abord comme si, d'une part, un aspect fondamental de la configuration périurbaine (le faible niveau de densité et de diversité, entraînant la privatisation de la mobilité)

et, d'autre part, un choix, qui tient à la sociologie particulière des habitants du périurbain, choix qui pourrait fort bien changer, sont de même nature. On sait notamment que la faible mobilité de loisir et de vacances des périurbains les moins aisés tient pour une part à des arbitrages financiers : le poids du remboursement des emprunts pèse sur les autres budgets du ménage. Il suffirait que le centre de gravité économique de ces populations se décale vers le haut pour que ces pratiques de déplacement changent, alors que, inversement, la logique de privatisation des mobilités est consubstantielle à la périurbanisation, car c'est le résultat d'un choix conscient (et coûteux) des habitants qui optent pour ce mode de vie.

Raisonnement de cette manière apparemment simple signifie aussi qu'on accepte de faire de la mobilité elle-même une variable d'ajustement. On rejoint alors la position des courants néonaturalistes, qui considèrent que la mobilité est le problème et l'immobilité, la solution. C'est une position qui a sa cohérence, mais il faut en assumer les graves significations plutôt que de la faire entrer subrepticement dans le débat.

Enfin, en argumentant de la sorte, on accrédite aussi l'idée, typiquement néonaturaliste, que, dans la production de GES, il y aurait une limite personnelle, un droit individuel à polluer à ne pas dépasser, sous peine de devoir acheter une « indulgence climatique ». C'est une approche consistant, sans le dire, à dépolitiser le débat sur le climat pour le reporter vers les « comportements » privés et vers une culpabilisation des individus, avec, là encore, de sérieuses conséquences sur la qualité du débat public.

D'où le paradoxe, que en croyant répondre à une question simple (« Combien de CO₂ ? ») on pêche à la fois par manque de rigueur et par l'introduction implicite d'idéologies très marquées et hautement discutables.

L'espace comme test

Tout autre est la démarche fondée sur les principes du développement durable. Rappelons en d'abord quelques éléments simples mais essentiels. D'abord, l'édifice à trois « piliers », « économique », « social » et « environnemental », que cette conception décline ne doit pas être perçue comme une mise en tension d'éléments antinomiques. C'est exactement le contraire : non seulement ces composantes sont posées comme compatibles entre elles, mais même comme complémentaires ou mieux encore, comme trois lectures, trois dimensions d'une même problématique de développement, intégrant en un projet unifié ses différentes logiques et viable sur la longue durée. On pourrait d'ailleurs fort bien, dans cet esprit, ajouter d'autres « piliers », c'est-à-dire d'autres grilles de lecture. Autrement dit, le développement durable, ce n'est pas de la croissance équitable + un supplément pour la nature, c'est la mise en chantier d'un type de développement qui réponde d'un même mouvement à des exigences qu'on avait longtemps vues comme distinctes et que l'on aborde cette fois en refusant de les dissocier.

La ville représente le gradient (c'est-à-dire le niveau dans un continuum allant du maximum au minimum) d'urbanité le plus élevé puisqu'elle associe le maximum de diversité fonctionnelle et sociologique et de densité multidimensionnelle (bâti, flux, humains, idées). Les gradients d'urbanité inférieurs : le périurbain (zones d'une aire urbaine morphologiquement disjointes de l'agglomération), l'hypo-urbain (périphérie diffuse des aires urbaines) ou l'infra-urbain (zone à urbanité faible), donnent, logiquement des résultats moins positifs sur les trois piliers du développement durable.

En matière de croissance économique, tous les indicateurs montrent que c'est dans les villes que l'innovation est la plus forte, rendant possible une productivité plus élevée. La diversité des fonctions et des habitants et la présence significative d'espaces publics sont bien plus favorables à la cohésion sociale et à la justice que les agencements étalés et fragmentés. Enfin, la sobriété dans la consommation de surface au sol, constitutive du concept et du projet de ville, joue un rôle

favorable sur tous les plans (air, eau, sol) à la protection de la nature.

Découper sans casser

On peut bien sûr appliquer cette appréciation générale à des questionnements plus précis. Si l'on revient à la question posée, celle de la relation entre densité et environnement naturel, il est clair que plus de densité, c'est, toutes choses égales par ailleurs, moins de distances parcourues, moins de sols imperméabilisés, plus de mutualisation des objets construits fixes et mobiles, plus de surfaces laissées, hors ville, à la biodiversité sauvage ou socialisée.

Soyons conscients, cependant, du fait que en retirant de la complexité à la démarche, on lui enlève aussi une part de sa pertinence. Ainsi, le fait de ne plus parler d'urbanité, mais seulement de densité peut s'avérer contre-productif. De quelle densité s'agit-il d'abord ? Celle du bâti ? ... mais alors on ne parle plus que d'emprise au sol, ce qui est bien réducteur pour approcher des phénomènes liés à l'action des individus. Celle de la population résidente ? ...mais dans ce cas, on rabat les habitants sur leur lieu de domicile, réduisant le peuplement des espaces urbains à une « république du sommeil ». Cela aboutit tout simplement à manquer la réalité des mobilités intra-urbaines. Ces remarques conduisent à se méfier d'expressions purement matérielles ou détachées des pratiques comme celle de « ville compacte » ou de « forme urbaine ».

Par ailleurs, la densité sans la diversité est une variable instable, dont la signification en matière d'urbanité peut s'inverser. Un bassin minier ou mono-industriel, une station touristique, un espace urbain sociologiquement fragmenté peuvent présenter des densités de population relativement élevées mais se révéler catastrophiques du point de vue de l'urbanité et, corrélativement, en termes de préservation de la nature. C'est le cas par exemple de l'aire métropolitaine de Marseille, qui montre une situation catastrophique du point de vue des mobilités publiques, de la mixité des populations et de la cohésion politique. C'est le pays des autoroutes de centre-ville, de l'artificialisation anarchique des sols et des lobbies communautaires, corporatistes ou mafieux de toute sorte qui se partagent les ressources monétaires. Tout cela n'est guère favorable à la mise en œuvre d'une politique déterminée en faveur du développement durable, comme on le voit avec la gestion calamiteuse des déchets. La densité doit rester un indicateur important, mais qui ne peut être utilisé sans risque de manière isolée. Pour y voir clair, nous avons besoin d'aller au-delà des approches analytiques, de penser des cohérences, de construire des systèmes explicatifs, et pour cela des concepts intégrateurs – urbanité, bien public, triade acteurs/objets/environnement et modèles de la nature – se révèlent bien utiles. C'est seulement à ce prix qu'on peut se risquer à proposer des diagnostics synthétiques.

Autrement dit, si l'on veut analyser les configurations spatiales du point de vue de l'environnement naturel, il apparaît impératif de prendre en considération la complexité des réalités étudiées du début à la fin de la démarche. C'est un peu plus fatigant, mais c'est beaucoup plus efficace.

¹ <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-446>

² <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/deplacement-452>

³ <http://fr.forumviesmobiles.org/annuaire/personne/2013/10/10/philippe-estebe-geographe-politiste-1362>

⁴ <http://fr.forumviesmobiles.org/annuaire/personne/2013/10/10/jacques-levy-geographe-1361>

Pour citer cette publication :

Jacques Lévy et Philippe Estèbe (2013, 10 Octobre), « La compacité comme réponse aux enjeux environnementaux ? », Forum Vies Mobiles. Consulté le 16 Octobre 2013, URL:

<http://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2013/10/10/compacite-comme-reponse-aux-enjeux-environnementaux-1363>