

Libre opinion

Repenser l'urbanisme par le développement durable ?

Yves Guermond

Géographe, Université de Rouen, équipe MTG (Modélisation et traitements graphiques en géographie),
76821 Mont-Saint-Aignan cedex, France

Le sentiment d'exclusion des processus de décision se répand dans toutes les couches de la société et entraîne un désintérêt pour la gestion urbaine, face auquel la création de structures de décision « plus proches de la base » est souvent proposée, sous forme, par exemple, de comités de quartier ou d'encouragement à des mouvements associatifs.

La fragmentation qui en résulte renforce les clivages entre les quartiers aisés à l'environnement agréable et les poches de pauvreté et de marginalisation. La planification urbaine, renforcée pourtant depuis plusieurs années par des politiques environnementales, a ignoré les risques industriels : il a fallu l'explosion d'une usine près de laquelle on avait laissé se développer une zone d'habitat, à Toulouse en 2001, pour qu'un débat s'instaure (dans cette seule ville, du reste) sur la maîtrise du développement résidentiel et les localisations d'industries à risque, débat qui n'avait jamais été envisagé auparavant par aucun ministère de l'Environnement, ni aucun ministère de l'Équipement, ni évidemment non plus par la DATAR... Que dire de la situation des villes des pays pauvres : la catastrophe de Bhopal a fait deux fois plus de tués que l'attentat contre les *Twin Towers*. Il s'y ajoute une pollution constante des rivières, des rivages et des aires insalubres où se développent les bidonvilles, à cause de l'insuffisance du traitement des eaux usées.

Ville compacte et gouvernance urbaine : le discours stéréotypé...

Face à tous ces enjeux, le discours sur la « ville durable » au début du XXI^e siècle est un discours de consensus, stéréotypé, adopté à la quasi-unanimité par

des conférences internationales¹, et dont les réalisations concrètes ont théoriquement une diffusion mondiale (« à problèmes globaux, remèdes globaux », pour reprendre la phrase du rapport Brundtland), mais sous des formes assez diverses, selon un processus qui serait plutôt *top-down* que *bottom-up* – ce qui ne l'empêche pas (ce n'est pas le moindre de ses paradoxes) de nourrir le souhait de « partir de la base ». Une voie essentiellement technique s'applique à définir la gestion durable d'une ville et de l'espace urbain par la maîtrise des problèmes posés dans l'espace urbain proprement dit, qu'il s'agisse de celui de la circulation automobile et des pollutions de toutes sortes qu'elle induit, des problèmes du bruit ou de la gestion des déchets. Le souci de limiter les déplacements a été, dans de nombreux rapports sur le développement durable, l'arbre qui cache la forêt, par la relation simple qui est faite entre la forte densité et la moindre utilisation de l'automobile (Fig. 1).

C'est ainsi que les agendas 21 locaux ou les modèles alternatifs durables sont englués dans la question de la maîtrise de l'usage de l'automobile et de ses émanations polluantes, de celle du tri sélectif des déchets ou du verdissement du paysage urbain. Le modèle de « ville compacte » n'est qu'un avatar contrant l'étalement urbain supposé non soutenable, mais d'un seul point de vue. L'ingénierie écologique n'est qu'une recherche de solutions techniques à des problèmes identifiés de façon partielle, sans capacité d'intégrer d'autres dimensions que celle qui rend possible la solution technique. En ce sens, le développement durable appliqué à la ville ne se distingue pas très fortement des politiques d'environnement globales qui, elles aussi, se limitent pour l'instant à associer

¹ World Commission on Environment and Development, 1987. *Our Common Future*, New York, Oxford University Press (« Rapport Brundtland »); United Nations Conference on Environment and Development, 1992.

Auteur correspondant : yves.guermond@wanadoo.fr

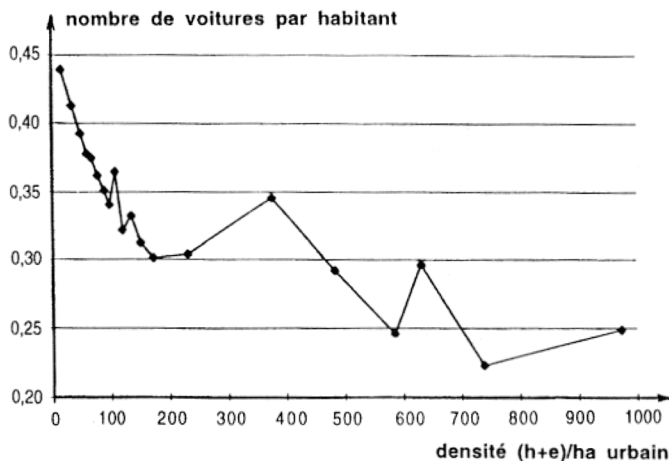


Fig. 1. Nombre de voitures par habitant selon la densité urbaine nette (habitants + emplois) en 1990 en Île-de-France (source : Fouchier, V., 1998. Influence de la densité urbaine sur les déplacements en Île-de-France, *Transports urbains*, 99, 22).



Extrait de Philip COOKE (1990) *Back to the Future*

Fig. 2. La « fête des jardins » selon Philip Cooke... (Droits réservés.)

des solutions techniques à la négociation politique des droits à polluer. Il peut s'y ajouter certaines mesures partielles tendant à donner un nouveau look aux bâtiments, à améliorer des espaces verts² (Fig. 2), ou même à revenir à la *wilderness* pour le traitement des jardins publics.

La « ville durable » risque encore d'apparaître comme un discours, un support de communication, une mise

² Cooke, P., 1990. *Back to the Future : Modernity, Postmodernity and Locality*, Boston, Unwin Hyman.

en mots d'agendas, d'expérimentations et de projets territoriaux dont les objectifs sont souvent partiels et encore plus souvent un simple habillage de projets prolongeant les modèles antérieurs. La « gouvernance » est l'un des volets de la politique de développement durable. Comme tous les néologismes, ce terme demeure diversement compris, estime Yvette Jaggi³, et, « comme tous les mots à la mode, il est employé trop souvent pour l'être toujours à bon escient ». Les services techniques urbains continuent le plus souvent de confondre la « participation démocratique aux décisions » avec la « politique de communication » : les réunions et les expositions sont organisées pour que la population « comprenne » bien les projets qu'ils ont l'intention de réaliser. Les populations ne sont pas dupes, et, de ce fait, seuls participent effectivement à ces discussions les habitants directement concernés dans leurs intérêts immédiats, ce qui provoque des mouvements *nimby*, qui s'éteignent comme un feu de paille dès le « danger » passé. Ces mouvements ne font que renforcer la crainte des administrations devant tout dialogue, puisque leur seul effet apparent est de retarder les travaux d'intérêt public : on sait, par exemple, que la mise en route des travaux du métro ou du tramway ont provoqué des mouvements de protestation dans la plupart des villes françaises, ce qui est l'indication d'un déficit certain de la discussion démocratique.

Retour aux sources...

Peut-on sortir de l'urbanisme mou et des discours sur la gouvernance, pour tenter de bâtir les conditions de nouvelles utopies urbaines dépassant le seul niveau technique ? Ou, du moins, si les conditions ont changé depuis le siècle dernier, peut-on y trouver un point de départ ? Françoise Choay⁴ écrivait d'ailleurs, à propos des urbanistes du début du XX^e siècle, que « l'urbanisme du XX^e siècle n'est pas ce qu'il croit être (une réponse nouvelle à des problèmes nouveaux), mais, pour l'essentiel, reprise, répétition de configurations discursives inconscientes nées au siècle précédent ».

La dialectique de la densité et de l'étalement occupe depuis longtemps les urbanistes, et les textes rassemblés par F. Choay, précisément, peuvent alimenter utilement la recherche, notamment par l'attention portée à l'organisation des déplacements, mais aussi par la place prédominante donnée à la réflexion sociale. L'objectif n'était pas, pour eux, de limiter les déplacements, mais d'organiser les transports publics de manière suffisamment attractive pour qu'ils réduisent le développement des transports individuels, évitent toute forme d'isolement

³ Citée dans Coen, L., 2000. *À la recherche de la cité idéale*, Arc-et-Senans, Institut Claude-Nicolas Ledoux.

⁴ Choay, F., 1965. *L'Urbanisme : utopies et réalités*, Paris, Le Seuil.

Encadré 1. Marier la ville et la campagne. . .

« Un groupe de villes seraient groupées autour d'une ville centrale, de manière que tout habitant du groupe entier, quoique en un sens vivant dans des villes de peu d'étendue, vivrait en réalité dans une ville considérable et magnifique et jouirait de tous ses avantages [. . .]. Les habitants de cette belle ville, ou de ce beau groupe de villes, créeront des transports rapides par chemin de fer. Il y a, d'abord, une ligne inter-municipale reliant entre elles toutes les villes du cercle extérieur. Ces trains ne feraient pas arrêt entre les villes, les moyens de communication à cet effet étant représentés par des trains électriques qui croisent les chaussées et qui sont nombreux, chaque ville étant reliée à ses voisins par une ligne directe. Il y a aussi un système de chemins de fer qui met chaque ville du cercle extérieur en communication directe avec la ville centrale. »

Ebenezer Howard (1902), cité par Françoise Choay

Encadré 2. Assimiler les édifices à la nature. . .

« Si la libre disposition du sol était assurée dans des conditions vraiment démocratiques, l'architecture résulterait authentiquement de la topographie, autrement dit les édifices s'assimileraient, en une infinie variété de formes, à la nature et au caractère du sol sur lequel ils seraient construits : ils en deviendraient partie intégrante.

Imaginons de vastes autoroutes, bien intégrées dans le paysage, sans aucune coupure [. . .]. Imaginons ces autoroutes d'une largeur généreuse, présentant toute la sécurité désirable, égayées par des bordures de fleurs, ou rafraîchies par l'ombre des arbres, et reliées à intervalles réguliers à des aérodromes modernes [. . .].

En dépit de toutes les circonstances défavorables, l'homme doit être maintenant moins coupé de la nature [. . .].

Imaginons les unités fonctionnelles intégrées les unes aux autres de telle façon que chaque citoyen puisse, selon son choix, disposer de toutes les formes de production, distribution, transformation et jouissance, dans un rayon de dix à quarante minutes de sa propre demeure : la cité devient la nation. »

Frank Lloyd Wright (1958), cité par Françoise Choay

et permettent en même temps la liberté des localisations dans des espaces personnels, en assurant une certaine égalité sociale.

Ebenezer Howard reprenait en 1902, dans son livre sur les « cités-jardins⁵ », un ouvrage qu'il avait publié en 1898 sous le titre évocateur : *Une voie paisible vers la réforme sociale*, dans lequel il déclarait que « les villes surpeuplées ont rempli leur mission : elles étaient ce que pouvait construire de mieux une société basée grandement sur l'égoïsme et la rapacité ». La cité-jardin qu'il imagine est seule propriétaire du terrain, et elle doit permettre à l'homme de « jouir à la fois de la société et des beautés de la nature. La ville et la campagne doivent être mariées et de cette joyeuse union jaillira une nouvelle civilisation » (Encadré 1).

Pour Frank Lloyd Wright⁶, l'espace de la sociabilité et l'espace de l'isolement ne peuvent être combinés harmonieusement que dans un milieu continu, qui n'est ni « ville » ni « campagne », dans lequel toutes les fonctions urbaines sont dispersées et isolées sous forme d'unités réduites, toutes ces cellules devant être reliées entre elles par un réseau abondant de routes terrestres et aériennes, car « l'isolement n'a de sens que s'il peut être à tout moment rompu ». Ce schéma, comme le souligne Gabriel Dupuy⁷, « donne aux réseaux toute leur place

dans l'organisation de la ville. Le lieu de la communication sociale n'est plus le centre, mais chaque unité en tant que reliée aux autres par la grille autoroutière ». Pour Wright, en effet, « partout où il s'agit du bien-être humain, le resserrement (vertical ou horizontal) ne peut un instant affronter la supériorité naturelle d'une vie harmonieusement liée au sol » (Encadré 2).

Le problème n'est pas « d'introduire la nature dans la ville », mais de bâtir un habitat qui soit en conformité avec la nature. Dans son projet de « *country-cities in city-countries* », Walter Gropius⁸ pense, lui aussi, que « les progrès techniques transplantent la civilisation urbaine dans les campagnes, et réciproquement réintroduisent la nature au cœur de la cité [. . .]. Depuis plus d'une génération, on ne cesse de protester contre la congestion des villes et de réclamer des cités plus spacieuses et plus vertes. Ces vœux ont pour corollaire la mise en place d'un système de transport adéquat ». Pour lui, l'absence de politique sérieuse et suivie de développement des transports en commun alimente la spéculation foncière dans les hypercentres des principales métropoles : « la valeur en capital des immeubles et services divers, à New York par exemple, s'élève aujourd'hui, approximativement, à seize mille dollars par famille, alors qu'une nouvelle ville, bien conçue, établie sur un terrain vierge, offrant plus de possibilités que New York, reviendrait sans doute à moins de la moitié de cette somme ».

⁵ Howard, E., 1902. *Garden Cities of Tomorrow*, new ed. 1946, London, Faber & Faber.

⁶ Wright, F.L., 1958. *The Living City*, New York, Horizon Press.

⁷ Dupuy G., 1991. *L'Urbanisme des réseaux*, Paris, Armand Colin.

⁸ Gropius, W., 1943. *A Program for City Reconstruction*, Architectural Forum.

On peut critiquer ces modèles des urbanistes utopiques du XX^e siècle en ce sens que, comme l'écrit F. Choay⁹, « construits dans l'imaginaire, ils ouvrent forcément sur l'arbitraire ». On ne peut leur dénier l'imagination sociale, le souci permanent de l'épanouissement des individus dans un contexte égalitaire, même si leurs préoccupations diverses les conduisent à mettre l'accent soit sur la santé et l'hygiène, soit sur l'esthétisme, soit sur l'idée d'une relation avec la nature.

Le développement durable peut-il revitaliser l'urbanisme ?

En ce début du XXI^e siècle, la pensée urbanistique semble à court d'utopies, alors que, parallèlement, la conception du développement durable s'impose médiatiquement sous la forme d'idées générales aseptisées et consensuelles. L'objectif de l'urbanisme a toujours été de tenter de concevoir des formes matérielles de l'habitat et de la vie de relation associant le social et l'environnement. La perspective du développement durable a renforcé l'attention portée à l'environnement, en modifiant quelque peu sa conception. Il n'est plus question de « maîtriser » l'environnement, mais de mieux s'y adapter : « la crise de la modernité nous encourage à considérer le milieu non plus comme une contrainte à dépasser, mais plutôt comme un principe d'organisation en aménagement, et, partant, en urbanisme », écrivent V. Berdoulay et O. Soubeyran¹⁰.

Le développement durable ajoute au social et à l'environnement un troisième pilier, l'économie ; la recherche de la perfection simultanée des trois objectifs conduit à une synthèse complexe. Ignorer l'économie, c'est accepter un laisser-faire qui limite l'urbanisme au logement des plus favorisés. À l'inverse, dans les nouveaux pays industriels « émergents », la tendance est à « l'ONGisation » des problèmes sociaux,

permettant aux gouvernements de les externaliser¹¹. Il faut dire que, lorsque l'insertion de l'économie a été tentée dans les utopies urbanistiques, on a abouti aux solutions les moins réalistes et les plus rapidement obsolètes, tel le plan de Claude-Nicolas Ledoux pour la ville de Chaux¹².

Le développement durable apporte sans doute une nouvelle perspective, mais qui ne pourrait donner pleinement ses effets que si elle était déclinée à l'échelle de la géographie urbaine et de l'urbanisme. En effet, les accords très généraux établis au niveau planétaire ne peuvent donner que des cadres à long terme, qui restent sans effet réel aussi longtemps qu'ils ne donnent pas lieu à des mesures localisées. Ce n'est que dans la réalisation concrète au niveau des villes que se mesurera la valeur heuristique de l'idée de développement durable, mais il ne faudrait pas non plus s'y limiter à des réalisations architecturales promotionnelles, comme ces « villas urbaines durables » des nouveaux quartiers résidentiels dotées « d'équipements écologiques », qui sont un nouvel avatar de la promotion immobilière. Le *New Urbanism* s'est ainsi fixé pour objectif, à la fin du XX^e siècle aux États-Unis, la reconstitution du lien social par une combinaison sur un même site d'une offre variée de logements, d'espaces commerciaux et de bureaux, ainsi que de services et équipements de proximité ; mais, comme le montrent G. Billard *et al.*¹³, les réalisations concrètes se sont révélées jusqu'à présent élitistes : trop limitées, elles n'ont fait que renforcer la tendance à la constitution d'îlots urbains protégés.

Le développement durable est ainsi pris entre le flou au niveau mondial et le caractère limité des réalisations architecturales ponctuelles. C'est en échappant à ces deux écueils et en se confrontant à l'urbanisme que, par sa vocation à rassembler dans une conception complexe de l'ensemble urbain les aspects sociaux, environnementaux et économiques, il pourrait être à la source de nouvelles utopies.

⁹ Choay, F., *op cit.*

¹⁰ Berdoulay, V., Soubeyran, O., 2002. *L'Écologie urbaine et l'urbanisme*, Paris, La Découverte.

¹¹ Vaguet, A., 2005. L'insoutenable légèreté de la ville durable : la preuve par l'Inde, in Mathieu, N., Guermond, Y., *La Ville durable : du politique au scientifique*, Paris, Cemagref/Cirad/Ifremer/Inra.

¹² Coen, L., *op cit.*

¹³ Billard, G., Chevalier, J., Madore, F., 2005. *Ville fermée, ville surveillée : la sécurisation des espaces résidentiels en France et en Amérique du Nord*, Rennes, PUR.