

La forme des villes - Caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'action.

J.L Pinol, V.Fouchier, J.Levy et F.Beaucire
Editions CERTU

par Julien BABAD

Le Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme a pour mission de faire progresser les connaissances et savoir-faires sur les questions urbaines. Cet ouvrage est issu d'un séminaire organisé à Lyon le 18 Mars 1999. Quatre scientifiques s'interrogent sur les caractéristiques spatiales de la ville et sur son devenir à l'échelle de l'agglomération.

Trois formes de villes rassemblent nombres d'argumentations. Le développement durable milite pour une ville dense économe en espace. La ville émergente, éclatée, s'organise en périphérie, basée sur la vitesse de circulation. Enfin la ville multipolaire comme structure d'archipel où des morceaux d'urbain se dispersent dans le rural. Pour décrire la ville aujourd'hui, il est nécessaire de créer de nouveaux concepts qui décriraient cette ville où rural et urbain s'interpénètrent. On parle de « métropolisation », de « métropole ».

Les transformations des formes de la ville au XIX^e siècle – J-L PINOL

Les villes se sont étalées en réduisant les espaces urbains : la ville à l'échelle du piéton ne s'étend pas à plus de 3km autour du centre. C'est l'apparition de la division verticale et horizontale des groupes sociaux. Le nombre d'habitants par hectare bâti montre l'importance des espaces non-bâties de la ville : à Strasbourg en 1905 où l'on passe de 21 hab/ha à 719 hab/ha bâti.

L'émergence de l'hygiénisme : la dédensification est vantée car l'on pense que la forte agglomération des villes est la cause des fortes mortalités urbaines: exposition des logements, manque de ventilation...

Le sol et ses usages : brassage dans la société pré-industrielle où avec la surcharge démographique tout se fait dans la ville dense avec des usages des sols non spécialisés. Les logements, les activités commerciales, artisanales ou industrielles sont mêlés, renvoyant au manque de transports en commun.

Omnibus et tramway vont changer la donne urbaine avec en même temps l'apparition des banlieues, lieu de l'habitat précaire. Cette perception se transforme lorsque les centres connaissent le surpeuplement : les catégories aisées quittent le centre pour les limites de la ville, accessibles en transports en commun.

La diversification précoce de la banlieue : l'installation d'usines est freinée par des règles de construction protégeant les zones résidentielles. Les familles populaires peuvent ainsi accéder à la propriété à prix bas.

Intervenir sur les densités urbaines pour limiter l'usage de l'automobile – V. Fouchier

Les débats du développement durable visent à réduire l'usage de l'automobile en répondant aux besoins de mobilité. Il ne suffit pas de développer l'offre de transports collectifs pour en augmenter la fréquentation. La mobilité dépend de la ville la supportant : dimension, densité, répartition spatiale de ses fonctions génératrices de déplacements... L'urbanisme est un outil non négligeable dans la gestion de la mobilité, les transports permettant de créer des proximités temporelles.

En Ile-de-France, deux villes coexistent, distinctes mais interpénétrées. L'une est héritée de la ville dense avec un tissu urbain compact, de nombreux équipements et petits commerces. Elle s'appuie sur une proximité physique avec transports collectifs et marche à pied. L'autre est plus récente, peu dense, avec pavillons et zones d'activités, et vit essentiellement de l'automobile grâce à une proximité temporelle.

C'est la mobilité qui distingue la ville dense et non dense. La quête de l'espace tire parti de l'accessibilité créée par l'automobile, mais le centre-ville reste convoité. Un double mécanisme entre en jeu : exclusion par les prix et sélection par la hiérarchie des valeurs sociales, des modes de fonctionnement induisant l'installation des ménages avec enfants à la périphérie. La dédensification est liée à la consommation de l'espace périphérique, aux facilités de déplacements et aux modifications des modes de vie.

Encourager les transports autres qu'automobiles grâce à l'urbanisme implique de croiser des logiques transversales (dialogue des différents ministères gérant l'espace urbain et mise en cohérence des institutions) et verticales (où toutes les échelles institutionnelles et spatio-temporelles doivent être considérées, allant d'actions de terrain à l'échelle de l'affectation de l'espace et de la planification).

Il existe trois scénarios pour renouveler les principes d'aménagement : Hong-Kong et le principe de rareté foncière, l'Europe du Nord et la notion de développement durable, et l'Ile-de-France et la logique du gain d'espace.

Rendre la ville visible à elle-même – J-Levy

La « forme » c'est le fond. La configuration générale d'une ville (densités, compacité, accessibilités) apparaît fondamentale. Le couple densité/diversité est un bon résumé de l'urbanité. On peut distinguer l'urbanité relative et absolue. Plus une ville est grande plus la masse d'interactions qui peuvent s'y produire

est importante mais tout dépend de la nature des objets et des acteurs qui peuvent se rencontrer et de la possibilité de rencontre suivant qu'il s'agit d'une ville éclatée ou créant un maximum de proximité.

La métropolisation est une tendance générale avec des aspects contradictoires. On assiste à une redistribution des populations entre villes : leur croissance est alimentée par la décroissance des petites villes. La mondialisation d'un certain nombre d'activités fait des grandes villes la trame de base de l'espace planétaire sous la forme d'un «archipel» mégapolitain mondial (AMM). La motorisation personnelle dans le modèle du pavillonnaire avec des fonctions séparées engendre un problème : la ville gagne en puissance par l'augmentation de sa masse mais elle perd en efficacité par la diminution de sa densité et diversité. La notion de productivité des villes apparaît, les grandes villes étant toujours plus productives que les villes plus petites ou les campagnes. Ceci se vérifie grâce à la notion de Produit Urbain Brut .

A quelle part de l'espace peut-on accéder ? L'accessibilité dessine un fond de carte des mobilités : l'espace que l'offre de mobilité permet d'atteindre. Le rapport à la ville est différent suivant la métrique automobile et pédestre et n'offre pas le même service de mobilité.

L'urbanité se définit par la diversité des possibilités. La possibilité pour un citoyen d'être relié au reste de l'aire urbaine constitue une composante importante de sa mobilité. Ce qui compte est la relation entre le souhaité, le possible et le réalisable. La « compétence de mobilité » est donc la relation entre l'espace virtuel des mobilités offertes et l'espace des mobilités réalisées.

La forme des villes et le développement durable - F-Beaucire

Deux conceptions de la ville sont affrontées l'une à l'autre: la ville dense et la ville émergente éclatée. La ville dense est ce modèle historique que le développement durable présente comme modèle, la «ville des courtes distances». Il est économe en énergie, en réseaux et en pollution, favorable aux courts déplacements, aux transports collectifs et fait la synthèse entre les approches économiques, sociales et environnementales de la ville. Pourtant le succès de la ville éclatée imposé par la réalité n'est pas le fruit de l'incohérence ou du hasard mais prend appui sur des aspirations profondes de la société.

La ville émergente tient à la voiture, à la proximité temporelle mais précaire, car sans alternative et aux coûts élevés. Or le chômage, le vieillissement, le prix de l'énergie pèsent sur la «ville à haute mobilité». L'absence d'alternative à la proximité temporelle est vue comme un manque de diversité des solutions alors que la diversité est une dimension des plus spécifiques du fait urbain. Ce manque de diversité porte atteinte à la faculté d'adaptation du système urbain et à son efficacité. La question urbaine relève d'une conception de l'aménagement qui permettrait de maintenir l'efficacité économique et sociale de l'urbain. Pour créer les conditions géographiques de l'alternative à la voiture sans interdire la dédensification urbaine, la maison individuelle, la propriété privée, la mobilité, il est nécessaire de localiser les fonctions urbaines selon une logique spatiale qui garantisse l'alternative à la voiture et qui fasse de l'intermodalité une solution efficace et attractive pour l'individu. Un réel choix de mode de transport avec changement possible devra à terme sa réussite à la répartition et disposition géographique des fonctions urbaines.

La configuration spatiale de la ville émergente se conçoit donc à partir de l'existant : taches urbaines au lieu d'un semis de lotissements, linéarité, aimantation de l'urbanisation par les infrastructures ferroviaires existantes au lieu d'une ventilation, noyaux de centralité présentant une bonne mixité fonctionnelle au lieu d'une division spatiale des fonctions, aptitude à la desserte par le mode de transport collectif.

Thématiques

La forme des villes, la mobilité, la notion de développement durable en urbanisme, l'étalement urbain

Problématique

Comment caractériser l'étalement urbain et limiter cet étalement par de nouvelles modalités d'actions?

Méthode employée / angle de vision

Le CERTU confronte des points de vue et organise des débats. Les 4 auteurs développent chacun une thématique du livre. J.L Pinol, historien, nous présente les transformations des formes des villes au XIX^{ème} siècle. V.Fouchier, urbaniste, nous décrit les interventions sur les densités urbaines pour limiter l'usage de l'automobile. J.Levy et F.Beaucire, géographes nous parlent de la ville et de sa forme liée au développement durable comme modalité d'action pour réduire l'étalement urbain et l'usage de l'automobile.

Conclusions

Pour limiter l'étalement urbain et l'automobile, le développement durable propose des modalités d'actions où l'urbanisme a une grande part à jouer en plaçant les fonctions urbaines selon une logique spatiale garantissant l'alternative à la voiture et qui ouvre un choix de modes de transports, comme l'intermodalité .

Mots-clefs

densité, mobilité, forme, nombre d'habitants par hectare bâti, proximité temporelle, dédensification