

## Le 5 à 7 du 16 novembre 2009

### La durabilité sera urbaine ou ne sera pas.

Conférence-débat avec **Jacques LEVY**, animée par **Ariella Masboungi**, responsable des ateliers Projet Urbain à la DGALN, avec la contribution de **Bertrand Ousset**, directeur général adjoint de Epamarne-Epafrance

#### **Ariella Masboungi**

Nous accueillons aujourd'hui Jacques Lévy qui est géographe, professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. Il codirige la revue Espace -Temps.net et la collection Espace en société et collabore à de nombreux journaux Le Monde, Libération et Le Temps de Genève. Il s'intéresse à la théorie de l'espace des sociétés, à l'épistémologie et aux méthodes des sciences sociales et est soucieux du lien entre recherche fondamentale et pratiques de l'urbanisme et du développement spatial. Jacques Lévy a plus de 500 publications à son actif

en 7 langues dont les plus récentes sont L'Invention du Monde ( dir., Presses de Sciences Po, 2008 ), The City ( Ashgate ,2008 ), Echelles de l'habiter ( dir.,Puca, 2008 ), Our Inhabited Space ( dir.,FNRS, 2009 ).

Il a déjà collaboré avec le Club Ville Aménagement en introduisant le colloque de Lyon par une confrontation entre les modèles urbains de Johannesburg et d'Amsterdam ( *tableau 1 \**). Pour moi Jacques Lévy est un amoureux de la ville au sens de l'échange, de la rencontre, du frottement. Son paradoxe est d'être à la fois très rigoureux et très militant dans sa capacité à pouvoir distinguer le « je sais » du « je pense que » comme le faisait lui aussi François Ascher qui lui a destiné une lettre dans son ouvrage Examen Clinique sur le thème de la serendipity (sérendipité).

Aujourd'hui il va nous parler d'un sujet qu'on pourrait presque trouver très lassant tant il est usé et souvent réduit à une catéchèse sans fondement scientifiquement avéré : le développement durable dont beaucoup de préceptes sont contestables et dont les théories s'opposent.

Mais Jacques Lévy se situera ailleurs en nous proposant comme thème de sa réflexion : la **durabilité sera urbaine ou ne sera pas** et s'appuiera sur une recherche en cours sur les **allophiles et les allophobes**. Il pourra aussi nous parler des rapports entre la ville et la **serendipité** au sens de l'irruption de l'imprévu dans l'urbain et l'urbanité, ou de la rencontre inattendue, ou encore de l'action qui n'était pas prévue ; la serendipité est ce qui nous amène à faire des découvertes sur des sujets que nous n'avons pas recherchés.

Pour dialoguer avec lui nous avons comme de coutume un aménageur : Bertrand Ousset, Directeur général adjoint d'Epamarne – Epafrance et président de l'IFU.

1

*\*Les tableaux qui illustrent la conférence sont à consulter à la rubrique 5 à 7 : 16.11.09, power point.*

## Jacques Lévy

Développement durable et ville sont des termes un peu trop consensuels qu'il faut examiner avec un peu d'esprit critique et pas comme le rabbin, le curé ou tout autre porteur d'une vérité établie qui se permet de déduire des interprétations de n'importe quelle situation concrète.

Et qui court en criant : « J'ai des réponses...quelqu'un a-t-il des questions ? ». Comme la demande sociale c'est la primauté des questions sur les réponses mon problème ici est de ne pas vouloir être perçu comme le défenseur d'un consensus mou...

Mais je vais aussi essayer de montrer qu'il n'y a pas que de la mollesse dans ce consensus. Il me faut d'abord reconnaître qu'un certain nombre d'idées avec lesquelles j'ai précédemment navigué « au près » sont prises dans des « allures portantes ». Pourquoi allure portante ? Parce qu'on observe désormais **une certaine convergence entre le crédo des urbanistes et des urbanophiles et la conscience écologique**. Pour commencer il nous sera utile de bien distinguer les processus d'évolution des idées sur la question urbaine même si ce n'est pas évident à faire pour la simple raison qu'il y a **une certaine autonomie du débat proprement urbain et une certaine autonomie du débat urbain influencé par la conscience écologique**. Les noms que j'ai donné à des modèles d'urbanité – modèles, non au sens d'exemples à suivre, mais au sens de stylisation cognitive de ce qui se passe – définissent ce que les urbanistes et les urbains font avec la ville ou avec les politiques urbaines.

Un certain nombre de penseurs importants comme **Melvin Weber**, dans les années 50, ou **William Mitchell**, plus récemment, avaient annoncé la fin des villes. Le premier mettait en avant la mobilité automobile et le téléphone pour considérer que l'accessibilité aux différents lieux de la vie sociale ne supposait plus la concentration physique des activités mais devenait possible avec une distribution aléatoire des activités sur un territoire par des liens qui se feraient spontanément sans organisation particulière grâce à une mobilité généralisée. Il annonçait ainsi « **un domaine urbain sans lieu** » qui correspondait bien aux idéologies à l'œuvre en Amérique du Nord à cette époque. Quelques années plus tard William Mitchell

annonçait que tout ce qu'on avait eu l'habitude de faire dans les « vraies villes » pouvait être fait, et en mieux, sur le clavier-écran de son ordinateur. La raison logique qui avait amené à construire des villes était donc en train de s'éteindre. Jusqu'à la fin des années 70 bien d'autres annonces de ce type ont affirmé que les villes étaient condamnées en

2

s'appuyant sur le constat que l'avant-garde – bien loin de la ville compacte européenne - était déjà visible à Los Angeles, ou dans les villes très étalées.

Ces auteurs n'ont pas eu complètement tort puisque le mouvement d'étalement urbain se poursuit mais il existe parallèlement des centres de réflexion qui émettent des pensées qui s'opposent à ce message, ainsi la pensée critique plus discrète des urbanistes praticiens critiquant le mouvement moderne en urbanisme. Cette pensée critique s'est lentement exportée vers les politiques, notamment, pour les amener à prendre conscience que cet étalement urbain comme tendance spontanée allait leur créer des difficultés en tant que gestionnaire de l' « **être ensemble** ».

On a pu constater une connexion-percolation de ces deux milieux face à un milieu scientifique d'abord suiviste à l'image de mon propre parcours qui a abouti à la possibilité d'unifier sur un mode personnel des analyses dispersées ici ou là

Ce mouvement commencé avec **la patrimonialisation de la ville européenne** - loi Malraux – où la valorisation par des politiques publiques volontaristes a fini par trouver un écho dans la société sur le mode de « Oui j'ai envie d'habiter au centre-ville ou d'y implanter mes activités » et un cercle vertueux s'est ainsi mis en place.

En Amérique du Nord ce même mouvement s'est installé avec une accélération rapide du phénomène : d'une part les inner cities ravagées par la fuite des classes moyennes proposaient du foncier à bas prix face à une demande de la population ayant vécu précédemment en banlieue, mais fatiguée de la suburbia, d'autre part la résistance au changement qu'on observe ici quelque soit l'âge du bâti jouait bien moins en Amérique du Nord et la situation y a évolué, quoiqu'inégalement, plus vite : Chicago avec ses grands espaces centraux, Vancouver et les villes du Nord-Est ou d'Australie où les populations asiatiques favorables à la densité ont accéléré le basculement vers la densité et la mixité des usages.

Il y a déjà quelques temps que je me suis élevé contre les intellectuels qui ayant prêché dans le désert à propos de ce phénomène d'étalement urbain ont pensé s'être mis dans l'erreur puis ont ensuite enfourché le cheval à l'envers en rajoutant sur la nécessité de s'adapter aux nouvelles tendances d'urbanisation...

Il faut prêter attention aux signaux, si faibles soient-ils, préfigurant un changement de cycle, d'ambiance générale : l'Amérique du Nord montre un changement plus franc que l'Europe qui l'avait précédée et c'est un contre-pied inattendu qui incite à regarder ces évolutions avec une nouvelle curiosité. Dans ce contexte la conscience écologique joue un rôle essentiel même s'il reste une écologie, plutôt de gauche, anti-urbaine. Il faut laisser la complexité urbaine produire son organisation avec les débats qu'elle suscite : **on assiste en effet à un mouvement très net à dimension mondiale de convergence entre urbanité et écologie** qui ne concerne pas que les villes des pays développés car le débat porte aussi sur l'environnement naturel, la planète. Le champ du débat s'unifie en concernant les villes plus vite que ne l'aurait fait la seule communication entre urbanistes.

**La périodisation des politiques urbaines pour l'Asie ( tableau 3)** se caractérise :  
 . d'abord par la mise en œuvre de politiques favorables à l'automobile : l'urbain doit s'adapter aux infrastructures, c'est la phase d'anti urbanité,  
 ensuite par un mélange « schizophrénique » de politiques : construction simultanée d'autoroutes mais création de puissants réseaux de transports publics et d'espaces publics.

qui démontre que la prise de conscience de la contradiction commence à se faire, enfin par l'arrêt du financement des autoroutes urbaines, la fabrication d'urbanités comme l'illustre la photo de l'invitation à ce 5 à 7 - la petite rivière de Séoul recouverte par un viaduc autoroutier puis découverte 20 ans plus tard. Shanghai a aussi abattu un viaduc autoroutier pour améliorer la liaison entre deux quartiers centraux. Si la périodisation affichée dans ce tableau est aussi valable pour l'Europe et l'Amérique du Nord le phasage peut en être différent.

Faire ce constat en connectant intellectuellement le débat sur les modèles urbains et les questions environnementales amène selon moi à se poser cette simple question : **quand et comment allons-nous sortir du néolithique ?** Actuellement nous combinons production et prédation. En 2008 nous sommes sortis du paléolithique dans notre rapport à l'eau : désormais l'aquaculture fournit plus de produits alimentaires que la pêche, et pour la chasse c'était acquis depuis un certain temps. La question se résume à savoir si nous avons envie et si nous sommes capables d'inventer un 3<sup>ème</sup> mode de production, mode sans prédation ou avec avec un niveau tel que la reproduction de nos moyens de production l'emporte sur leur destruction.

**Trois grandes approches structurent le débat public aujourd'hui (tableau 4) :**

- la première représentée par **le paradigme agro-alimentaire** jusqu'alors dominant est désormais en crise et certains essaient de prolonger la validité de ce paradigme avec la croyance que confrontée à ses besoins l'humanité trouvera au fur et à mesure les solutions quand les problèmes se poseront,
- la seconde et la troisième sont différentes au sein de la conscience écologique : d'abord **l'approche néo-naturaliste** incarnée par le rapport Meadows de 1972, *Limits to growth – Halte à la Croissance* -, édité par le Club de Rome, ensuite **la tendance humaniste post-matérialiste** exprimée par le document de Gro Harlem Brundtland, édité par les Nations Unies en 1987.

Ce ne sont pas selon moi les variantes d'une même idée car le paradigme du développement durable est plus cassant, plus clivant en ce qu'il affirme que croissance économique, cohésion sociale, respect de l'environnement ne sont pas des antinomies à mettre en tension – comme c'est souvent ce qu'on en retient – mais que **ce sont des logiques fondamentalement compatibles**. L'opposition principale réside dans l'affirmation que l'humanité n'est pas capable de mettre en place un modèle de développement non prédateur et qu'il faut donc réduire notre objectif de production pour réduire l'impact destructeur et l'épuisement de la planète.

Le tableau 3 essaie de montrer qu'il y a pour les 3 paradigmes une cohérence assez poussée dans les domaines de la philosophie politique, de l'organisation de la société et de l'éthique.

**Mais parmi les oppositions les plus lisibles je voudrais mettre en relief celle qui concerne la mobilité (tableau 4).**

Le courant néo-naturaliste considère que la mobilité est en soi un problème contre lequel il faut lutter : l'utilisation à courte distance de l'automobile représente 25 à 30% de l'émission de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale. Le discours de ce courant est donc orienté contre la mobilité et met l'insistance sur l'idée heideggerienne que l'être humain développe plus profondément ce qu'il est dans la proximité : philosophie de l'immobilité comme valeur supérieure à la mobilité. Au contraire l'approche humaniste post matérialiste affirme un droit

fondamental à la mobilité. La circulation des idées, plus que celle des hommes, est la condition pour que le débat en cours puisse se généraliser et que la Chine puisse rejoindre les pays qui prennent des mesures pour diminuer les atteintes à l'environnement. A contrario un des modèles du Giec consiste à proposer de diminuer les échanges de biens et de personnes pour limiter l'émission de gaz à effet de serre. On voit ainsi que les deux approches de la même question de départ entraînent des développements, des logiques et des inspirations et des socles rationnels très différents. ( *tableau 5* )

Si j'ai choisi pour titre : la durabilité sera urbaine ou ne sera pas, je n'ai pas choisi : la ville sera durable ou ne sera pas. Pourquoi ? C'est parce que le concept de développement durable est plus saillant, plus fort et en tout cas moins mou qu'on veut bien le dire : il y a convergence entre le modèle d'Amsterdam et **le projet de développement durable qui s'appuie sur le fait que la ville dans son principe même est une configuration spatiale fondée sur l'économie des moyens et sur le maximum de réalité sociale dans le minimum d'étendue** . L'économie de surface est un moyen intéressant pour mesurer les impacts sur l'environnement naturel, et la « divine surprise » c'est que le modèle exigeant de l'urbanité se satisfait assez bien des critères environnementaux liés aux choix spatiaux appréciés en terme de transports, de perméabilité des sols, de qualité de l'air et de l'eau.

### **Ariella Masboungi**

Comment définir une ville qui s'assume comme ville ?

### **Jacques Levy**

C'est une ville qui accepte l'idée que les avantages de la concentration urbaine sont associés à ce qu'on peut appeler **l'exposition à l'altérité**. Ce qui m'amène à anticiper sur le **tableau 12**. Si l'on considère que les 3 moyens pour gérer la distance sont la coprésence, la mobilité et la télécommunication où la ville affiche-t-elle un avantage comparatif ? C'est avec la serendipity ou l'utilisation du hasard comme moyen d'exposition cognitif privilégié. En rencontrant ce qu'on ne cherche pas on a le maximum d'accès aux innombrables potentialités qu'offrent la ville mais aussi à l'altérité des corps dont on observe de plus en plus la portée au moment où l'internet permet de voir l'immensité des activités qu'on peut développer sans exposer son corps, y compris dans la sexualité.

L'espace public – et ce n'est pas une provocation - offre une plus grande qualité de sécurité puisque comme les statistiques le montrent c'est dans l'espace domestique qu'a lieu la majorité des crimes et que l'espace privatisé par l'automobile compte un 1 million 200.000 morts annuels. C'est un « gambit » - comme on dit aux échecs - extrêmement rentable pour l'individu qui passe outre sa peur initiale « **d'entrer en société** ».

**Peut-on avoir une politique urbaine qui se limite à l'environnement en négligeant les deux autres piliers du développement ( *tableau 7* ) ?** On peut répondre qu'une voiture propre qui ne modifierait pas les usages traditionnels du véhicule laisserait intact le processus de ségrégation par l'habitat qu'elle permettrait, et que si on ne change que le

mode de propulsion on reste en dehors de la cible du développement durable sans être totalement dans la partie environnementale : on continue à produire des configurations spatiales hostiles à une protection de l'environnement que seules les **métriques publiques** permettraient, marche à pied, transport en commun, réintégration des transports individuels dans le domaine public (taxi, covoiturage, auto-partage, nouvelles formes à inventer...).

**Dans la mobilité les couples individuel/collectif ou public/privé ne doivent plus être perçus comme antinomiques** si la mobilité devient un bien public qui s'articule de façon cohérente avec d'autres bien publics et c'est là un axe de développement considérable pour la recherche comme pour l'action que nous sommes invités à explorer.

Je suis frappé parce que qui se réunit ou se place sur le même axe sans qu'on ait besoin de brutaliser les faits : dans les différentes enquêtes, lues ou pratiquées, les images et les modèles que les individus ont dans la tête sont importants à analyser pour prévoir ce qu'ils vont faire et donc les conséquences de leurs actions sur la situation dans une ville. J'ai donc voulu vérifier l'hypothèse que les individus sont les acteurs principaux de la dynamique urbaine agissant en fonction de 3 variables - localisation, revenu, type de ménage - dans une approche où sont mis au second plan les grands acteurs publics ou privés.

Le choix résidentiel en fonction de la localisation idéale pensée par ces acteurs fait apparaître **3 configurations mentales** :

- . les allophiles ; ils acceptent dans leur environnement résidentiel des gens différents d'eux et « globalement moins bien qu'eux » selon le critère des revenus,
- . les allophobes ; ils ne supportent pas de cohabiter avec une population inférieure et vont jusqu'à déménager si le niveau de leurs revenus baisse,
- . les ascendants ; ils aspirent à une ascension sociale et se rapprochent des allophobes.

Par un travail de modélisation mathématisée si on compose la population avec une majorité d'allophiles on obtient la ville compacte, et si on fait le contraire avec une majorité d'allophobes on obtient la ville étalée et fragmentée ( *tableau 8* ); on a ensuite raffiné ces résultats avec des itérations d'actions publiques :

- . en diminuant le coût du logement dans les zones centrales pour les ménages avec enfants,
- . en subventionnant les zones les plus chères, au foncier le plus élevé, pour que les ménages les moins aisés puissent habiter les zones centrales.

Les résultats sont nets :

- . ces deux mesures peuvent aider dans une situation d'allophilie majoritaire mais n'empêchent pas la dispersion malgré des mesures volontaristes d'action publique,
- . si on laisse la ville se développer en fonction de ce que les gens ont dans la tête une vraie ville se fabrique où se différencient les destinées urbaines.

Les politiques publiques ne sont que des mesures d'accompagnement en fin de compte et pour arriver à la ville compacte l'éléments- clef est la discussion, le dialogue, avec les habitants car la démocratie participative est le lieu essentiel où se fabrique la ville en coproduction entre habitants et autres acteurs de la gouvernance.

J'essaie de progresser maintenant vers ma conclusion en appréciant **les effets des 3 modèles de rapport à la nature sur la mobilité** : on a un modèle « mobilité publique » issu de l'approche post matérialiste, on a un modèle « immobilité » et on a un modèle « mobilité privée » issu de l'approche agro-industrielle. Dans le débat public on constate des alliances

et des compositions entre ces modèles : si on se rejoignait avec François Ascher sur le droit à la mobilité mais en s'opposant. Lui tenait pour la mobilité privée en l'illustrant par cette formule : « Le temps des bains- douches est bien fini et chacun a désormais droit à sa salle de bain » alors que je penche vers la mobilité publique. Mais avec cette affirmation je sors de mon rôle de chercheur pour mettre ma casquette de militant...

Le terme de **mobilité douce** est lui aussi à discuter car il laisse penser que la mobilité publique est moins rapide que la mobilité privée : ce qui est vérifiée pour une ville construite en faveur de la mobilité privée comme Los Angeles mais ce qui laisse de côté les contraintes de croissance de ce type de villes qui font qu'elles ne peuvent grandir indéfiniment. Il est aussi difficile de considérer que l'on peut traverser Los Angeles comme un espace local alors que Tokyo pourtant deux fois plus habité le permet grâce à la présence d'un système de transport public bien plus efficace. A temps égal la vitesse du déplacement n'est pas liée au nombre de kilomètres parcourus mais à la facilité d'accessibilité aux réalités sociales : **en ce sens la ville pédestre, la ville de la mobilité douce est la plus rapide.**

Il peut donc y avoir alliance entre les modèles à l'exception du modèle néo naturaliste, très anti-urbain, qui propose aux gens de se disperser, de sortir des villes, de développer chacun son espace cultivable et ses sources d'énergie autonomes mais qui n'offre d'autre solution quand il y a nécessité de se relier, le système de transport public n'étant dans ce cas pas rentable, que ce 4/4 qui nourrit le paradigme écologique de Melvin Weber...Il est très intéressant de constater cette hybridation paradoxale entre ces modèles dans la littérature scientifico-politique actuelle.

Je m'approcherai maintenant de ma conclusion en faisant d'abord **un éloge des « bobos »** ( *tableaux 9,10,11,*).

A partir du recensement de 1999 en Ile de France on distingue en vert la présence des classes les plus riches, en rouge des classes les plus pauvres et en gris les revenus moyens. Paris intra muros est gris – à l'exception du 5<sup>ème</sup> qui a vu son homogénéisation se faire par le haut - avec quelques prolongements en proche banlieue et cette configuration reste valable pour tous les centres des grandes agglomérations européennes.

Après plusieurs décennies d'attractivité des centres anciens c'est là que se trouve le maximum de mixité. Et c'est de ce centre qu'on dit qu'il s'est embourgeoisé, qu'il est occupé par des bobos qui font semblant de vouloir accepter la diversité mais ne rêvent que d'un avenir bourgeois homogène. Quel est le lien avec notre modèle des allophiles/phobes ? Si dans les couches les plus aisées, celles qui peuvent choisir leur localisation, la majorité n'accepte pas la diversité, alors le modèle de la ville compacte s'écroule. Conclusion : il faut donc soigner les bobos au lieu de les insulter...mais d'ailleurs on sait très bien les soigner désormais !

Seconde conclusion : la ville européenne a été sauvée par la patrimonialisation qui cependant présente le danger d'exclure le présent et de favoriser ainsi un déficit d'urbanité et de moyens de dynamiser la ville et son développement au sens de la durabilité. Un certain nombre de « quartiers durables » se caractérisent par la cooptation des résidents, ce qui aboutit à une situation de blocage du marché urbain : **sur le même mode du blocage des temporalités urbaines dans la patrimonialisation se bloque le marché des sociabilités**

**urbaines.** La fluidité de ces marchés au sens de diversité et de densité est la condition plus que jamais essentielle pour arriver à un réglage fin, et avec beaucoup moins de moyen que jadis, qui permette de faire le choix de l'urbanité.

### **Bertrand Ousset – Epamarne-Epafrance**

Voilà des propos stimulants pour les aménageurs qui s'interrogent en permanence sur leur pratique et sont renvoyés à la double question des modèles et des méthodes.

Après cet exposé brillant je dois avouer que j'ai changé de point de vue au sujet des modèles. Je pense qu'effectivement ces trois tendances que vous isolez correspondent à des groupes très actifs mais qui s'avancent souvent à visage masqué dans les propositions qui sont faites aux aménageurs en matière de développement durable ou de projets durables.

Pourquoi à visage masqué ? Tout simplement parce que le mot durable leur sert de passeport et que derrière ce passeport des modèles de référence très différents sont proposés aux aménageurs, aux élus et aux populations. Ces modèles sont à expliciter ; ainsi quand on observe les modèles de quartier durable que nous allons tous visiter ici ou là, on peut en retenir un ensemble de procédés mis en œuvre pour résoudre un certain nombre de questions.

#### **Mais ces exemples préparent-ils bien aux enjeux de nos agglomérations urbaines ?**

**Très certainement non** car ces simples quartiers ne sont pas à la bonne échelle de résolution. Par ailleurs ils n'accueillent ni industries polluantes, ni populations pauvres ou immigrées qui sont renvoyées à d'autres zones urbaines.

Le Grenelle de l'environnement a pris parti en faveur du modèle de développement durable prenant appui sur 3 piliers : écologique, économique, social. Or dans les modèles que vous proposez comme dans les textes issus du Grenelle de l'environnement l'exigence écologique prédomine largement sur les exigences économiques et sociales ; aussi l'aménageur ne peut-il en tirer un guide pour l'action et il reste beaucoup de travail à accomplir avec la recherche et la recherche appliquée pour qu'il soit alimenté en analyses plus précises qui nous permettraient d'élaborer des projets cohérents intégrant les 3 dimensions du développement durable.

Un exemple : à Marne la Vallée, quartier du Val d'Europe, nous avons essayé de mettre en œuvre cette triple approche en insistant fortement sur l'urbanité comme facteur de rassemblement de ce vous nommez les allophiles - ce terme me plaît beaucoup et je vous l'emprunte ! – . Si nous avons pour objectif d'y favoriser une cohérence sociale forte entre groupes sociaux différents c'est avant tout parce qu'il s'agit d'un facteur essentiel de durabilité. Pour me résumer : si nous essayons de travailler à partir de ce modèle dominant à trois piliers, je ne suis pourtant pas certain qu'on y tende quand on voit les directives de travail qu'on lui donne pour y arriver...

Venons - en aux méthodes : le défi lancé aux aménageurs de traiter simultanément une série de questions qu'ils traitaient précédemment de façon séquentielle change notre approche professionnelle dans 3 directions importantes qui caractérisent le développement durable :



- **la prise en compte de la durée** qui porte sur le passé, le patrimoine et son recyclage comme sur le futur avec les objectifs de progression qu'on se donne et avec les indicateurs et les évaluations qui permettent d'appréhender la progression vers ces objectifs .
- **la prise en compte de la gouvernance** comme facteur de mobilisation dans une composition où se retrouvent les élus, les associations, les représentants du monde économique et social, les scientifiques, montre qu'il n'y a pas d'objectifs urbains ambitieux qui puissent être atteints en se passant de cette mobilisation.
- **la prise en compte de la transversalité** comme pratique pluridisciplinaire - déjà ancienne mais renouvelée par sa conception itérative et simultanée -. Elle modifie les approches sectorielles, linéaires, inspirées de la planification et permet l'itération entre les différents spécialistes en articulant gouvernance et évaluation et en favorisant ainsi le retour sur ce qui a été accompli. C'est ainsi que nous mettons en œuvre la pensée du développement durable.

## Ariella Masboungi

Deux questions :

- les populations allophiles pourraient elles devenir allophobes ? Et est-il inévitable en présence de population allophobes de ne faire que de la ville non urbaine ?
- est-il possible de faire de la ville durable en dehors de la ville dense ? Cette dernière question part d'une réflexion de François Ascher, je le cite :

« Je suis convaincu qu'il faut traiter de la ville hypermoderne dans toutes ses dimensions, c'est-à-dire celles d'un espace nécessairement distendu, discontinu, hétérogène, polynucléaire, c'est ce que j'ai appelé la mégapole. La ville hyper moderne ne sera pas celle du retour à la ville européenne plus ou moins mythique, diverse faite d'espaces et de modes de vie variés

où l'enjeu de la gouvernance sera de parvenir à faire coexister ces urbanités multiples ». François Ascher prenant acte de cette ville déjà hyper moderne se demande si elle est condamnée à ne jamais devenir durable et si elle doit nécessairement devenir dense ?

**Quelle vision d'avenir pouvons-nous avoir pour cette ville qui n'est pas le territoire urbain consolidé ?**

## Jacques Lévy

Le caractère allo/phile/phobe n'est évidemment pas génétique...et s'il se transmet c'est par l'éducation ; il n'est pas non plus figé et peut bouger. **Mais ce qui est rassurant dans ce caractère c'est qu'il n'est pas indépendant de la dimension esthétique** et qu'il est sensible à ce que l'esthétique argumente. Deux esthétiques coexistent, celle de la ville compacte et celle de la ville périurbaine qui sont liées à deux visions de la nature, donc à une à éthique et à une affectivité différentes : le rapport à la ville est une composante de notre rapport au monde. Si l'on veut dialoguer avec la société il faut accepter que l'ensemble de ces éléments soit pris en compte et si l'on veut par exemple augmenter le nombre d'allophiles il faut s'en donner les moyens sans se contenter d'une campagne de pub ou l'attribution de stimulants matériels.

L'enquête déjà citée montre que le marché immobilier suit quand la demande est là : les promoteurs vendent alors de la ville dense. Et ce qui doit être encouragé c'est le contraire de ce qui a été nommé en France la politique de la ville, une honte sémantique, dont le principe est de saupoudrer de l'argent sans rien changer, sans intervenir sur le sociétal.

Je suis bien d'accord avec l'analyse de François Ascher : le monde des villes dans sa diversité est le monde de la surprise et l'avantage comparatif urbain disparaîtrait si en se promenant en ville on avait toujours l'impression d'être au même endroit.

Et c'est encore un accord pour dire que la vision nostalgique de la ville européenne est éventuellement contre-productive quand elle invente une ville qui n'a jamais existé : la ville de l'époque préindustrielle ignorait le principe d'égalité et la société d'Ancien Régime était en Europe une société de castes où la cohabitation était rendue nécessaire par l'absence de moyens de transport rapide pour les domestiques qui étaient dans l'obligation d'être proches de leurs employeurs.

Cette contrainte de cohabitation était si douloureuse pour les maîtres qu'ils avaient inventé divers mécanismes pour éviter toutes interactions mais en favorisant la densité et pas les échanges.

Aujourd'hui il devient pensable d'affirmer comme horizon d'aspiration que : « Nous habitons tous dans la même société » et la ville est une des manières d'exprimer ce souhait de cohabitation.

Le caractère polynucléaire ou polycentrique de la ville semble aller de soi : pourquoi un seul centre qui serait le centre historique ? Et c'est probablement la raison pour laquelle le mot de centralité cher à Henri Lefebvre est moins utilisé par les chercheurs comme par les professionnels de l'urbanisme au profit du mot urbanité qui, lui, est neutre par rapport au paysage urbain. Densité dans la diversité est un objectif qui peut se réaliser de mille manières différentes, y compris, peut-être à Val d'Europe...

## **Hervé Dupont – Plaine de France**

La ville compacte : c'est Amsterdam, 10 fois moins dense que Paris, ou bien Berlin, 5 fois moins dense : ce qui montre que le discours de la compacité peut être très piégeant dans son interprétation stylistique. En banlieue parisienne qu'y a-t-il entre le centre compact et le périurbain ? La première et la seconde couronne où la qualité réside principalement dans les espaces de nature – parcs, jardins, grands équipements, équipements sportifs – recherchés par les familles avec enfants ; ces familles – pour caricaturer – quitteraient Paris après 30 ans pour y revenir après 50. **Je me méfie donc de l'effet compacité en banlieue** d'autant qu'il est privilégié par les pouvoirs publics en terme d'accompagnement financier. Pour la fonction sociale de la banlieue les espaces de nature proches sont importants pour qui ne part ni en weekend end ni en vacances. D'où l'intérêt de réfléchir sur des concepts comme **ville poreuse, ville légère, ville interstitielle** en faisant attention au discours : « Plus c'est compact, plus c'est dense, plus c'est urbain, mieux c'est ! ».

## Jacques Levy

Je suis bien d'accord sur le danger de trop se focaliser sur le périurbain qui ne représente que 10 à 12% du territoire francilien dans le découpage Insee. J'espère que dans les propositions pour le Grand Paris on ne se trompera pas d'échelle, qu'on ne fabriquera pas de nouvelles villes nouvelles au lieu d'opérer le changement dans les banlieues proches.

Le consensus sur le projet de métro pour desservir cette partie du territoire de banlieue me paraît traduire une évolution actuelle des esprits allant dans le bon sens : c'est bien là qu'il y a le maximum de problèmes majeurs comme un maximum de réserve d'actions, et qu'on peut créer une poly centralité comme ici à La Défense, même si ce quartier n'illustre pas bien ce qu'il a réussi un peu à acquérir au fil des ans : la diversité fonctionnelle.

Même si La Défense a bénéficié d'énormes investissements en termes d'infrastructures, c'est l'expérience la moins mauvaise comparée aux autres...

Je regrette certains projets affichés pour le Grand Paris et notamment le projet de poly-centralité sur l'axe de la Seine entre Le Havre et Paris car il n'est pas représentatif de ce dont on a besoin de discuter en terme d'avenir pour la région Ile de France alors qu'elle a un énorme problème de gouvernance et que la banlieue représente le point le plus noir du système de financement public puisque ce sont les plus pauvres des régions riches qui payent pour les plus riches des régions pauvres : en France les revenus moyens sont les mêmes dans les régions qui produisent que dans celles qui ne produisent pas !

**La question centrale est : qu'allons-nous faire des 9 millions 9 de la population de la partie agglomérée de l'Ile de France ?** Sans oublier que précédemment la fragmentation communale dans un contexte de guerre froide entre gaullistes et communistes avait amené à localiser les villes nouvelles bien au-delà de la ligne de front. Aujourd'hui va-t-on être capable de créer des centres d'un niveau suffisant pour être attractifs ? Comment arriver à fabriquer ces centres qui seront sur une commune et pas sur sa voisine alors qu'on a encouragé le développement de la gouvernementaliste de faible niveau, d'abord avec la décentralisation de 1981, puis ensuite avec les autres différentes lois qui ne s'appliquent jamais à l'exception francilienne ? Ce qui a pour conséquence qu'on peut fabriquer à n'importe quelle échelle de la gouvernementaliste thématique qui mine par ailleurs la gouvernementaliste de la métropole. Sans oublier non plus les enjeux de développement dans les territoires moins denses. Tout cela ne relève pas de l'évidence...

## Ariella Masbounji

Il faudrait définir la notion de densité.

## Jacques Levy

Je ne l'identifie pas à la ville compacte qui est un terme pour fabriquer de la matérialité : les architectes identifient densité à densité du bâti architectural ; et ce n'est pas non plus la densité résidentielle. Si on prend en compte le peuplement effectif par unité de temps d'un lieu donné la densité inclura outre les résidents identifiés par les recensements de l'Insee les touristes, les consommateurs, les emplois. Les centres anciens sont ainsi beaucoup plus

peuplés que ne le montrent les recensements. Et Paris ou Manhattan sont emblématiques de taux de densité si élevés qu'ils en sont parfois insupportables pour les habitants, ce qui pourrait conduire à détruire pour mettre des espaces verts...

Il y a conflit entre 2 modèles : ceux qui préfèrent la ville dense même pour les enfants et les ados, c'est le modèle « vie parisienne » et ceux qui y sont opposés préférant le modèle « barbecue » dans des espaces verts publics comme à Sydney, à Berlin ou même à Genève, auxquels il faut ajouter en plus de ces espaces appropriables individuellement les transports publics (et pas collectifs).

## **Laurent Théry – Société d'Aménagement de la Métropole Nantes- St Nazaire**

Allophiles, allophobes et démocratie ? Cette question se situe dans une perspective plus générale où la question urbaine n'est pas simplement la question de la ville mais une question de société. En France nous posons souvent avec un a priori négatif la question urbaine : la ville est le plus souvent représentée par ses nuisances, ces problèmes, ces difficultés dans l'univers des media comme dans l'univers de l'école. La réponse à apporter me semble aller bien au-delà des formes à construire pour la ville : si la question de la ville dense fait consensus ici, entre nous, elle n'est pourtant pas du tout partagée par la culture générale.

Au sujet du paradigme humaniste post-matérialiste et celui néo-naturaliste que vous lui opposez le problème est qu'aujourd'hui le courant de pensée écologique, et même au-delà, parle à la fois de développement durable et de croissance ! Il y a donc là tout un travail de clarification à entreprendre.

## **Ruth Marquez - Ministère du Développement Durable**

En plus des allophiles et des allophobes il est nécessaire de prendre en compte la situation des ménages modestes périurbains qui est celle d'une fragilité maximum et qui peut engendrer le fameux phénomène de réduction urbaine que connaissent certains pays. Une anecdote : des élus me disaient leur inquiétude au moment de la flambée du prix du pétrole face à leurs administrés qui faisaient leur siège avec cette question : « Comment va-t-on faire ? » Ont suivi la mise en place des solutions de covoiturage, le stationnement anarchique sur les aires d'autoroutes. Mais si cette situation se pérennisait on pourrait voir apparaître éventuellement un nouveau type de friches dans le périurbain.

## **Jacques Lévy**

La question urbaine n'est pas la question de la ville mais celle des sociétés : j'en suis d'accord, et si Henri Lefebvre a parlé de révolution urbaine et de droit à la ville c'est bien parce que la ville elle-même est un enjeu de société. **Le droit à la ville ? C'est le droit à des liens faibles.** On ne va pas régler la question économique par un meilleur urbanisme, l'enjeu est ailleurs : la ville oblige la société à assumer totalement sa sociabilité, à admettre qu'elle vit en société, et cette question qui fait débat est encore devant nous...

Vous avez raison de dire que le plan décroissance et le plan développement ne se croisent pas, ne sont pas orthogonaux mais différents si on veut faire de la géométrie dans l'espace. **Mais si on définit classiquement la croissance comme la composante économique du**

**développement, le développement durable affirme clairement sa composante économique** et je ne vois plus très bien alors comment la décroissance.

13

**Le mot-clef est « finitude »** : un de mes collègues universitaires dit qu'il faut assumer le fait que Dieu a puni les hommes qui avaient eu le culot de fabriquer une ville qui allait plus haut que le ciel et où tout le monde se comprenait. On n'aurait donc pas eu ensuite le droit d'imaginer l'idée d'un découplage total entre le devenir de l'humanité et les ressources : puisque les ressources (sources) sont finies il est impossible d'imaginer les ressources d'un développement infini. On entre là en contradiction avec l'idée même d'historicité : les mêmes sources naturelles ont eu des fonctions variées, de plus en plus productives, et avec les mêmes « objets naturels » les sociétés ont été capables de fabriquer des réalités extérieures variées et de plus en plus efficaces. Donc la position qui consiste à dire : « Ca va s'arrêter » si elle tenable est contradictoire et il apparaîtra clairement un désaccord entre les courants de la pensée écologique.

Le modèle « pavillon/voiture/jardin/famille » a la force d'un idéal tel que les populations périurbaines à revenus modestes sont prêtes à prendre des risques économiques importants pour le réaliser. Mais leur fragilité apparaît désormais plus nettement et il faut penser à donner plus de sécurité aux secteurs périurbains où se joue l'écart entre l'actuel et le souhaitable.

Dans quelques décennies nous serons tous urbains et la logique de développement urbain fondé sur le « vidage » du stock rural dans les villes sera dépassée. En Asie lorsque des millions d'habitants se seront déversés dans les villes, sera franchi un seuil qui amènera à raisonner à stock constant en se demandant s'il vaut mieux avoir peu de villes très grandes ou

s'il vaut mieux répartir les populations en un grand nombre de villes plus petites. Et ce seront **probablement les habitants qui décideront mais on constate d'ores et déjà que ce ne sont pas les mêmes habitants qui font le choix de la taille de la ville qu'ils souhaitent habiter.**

**Jean Frébault** – Conseil de Développement du Grand Lyon

Les modèles urbains s'ils sont très stimulant n'en recèlent pas moins des pièges comme l'a déjà dit Hervé Dupont : si le mot ville compact est piégeant le mot densité ne l'est pas moins. Le rejet par l'opinion du mot densité, assimilée à la ville minérale, est massif. Ce qui nous a conduits à Lyon à adopter ce slogan : « Pour une ville dense et verte » qui a beaucoup surpris.

Ma question est : pour rendre la densité urbaine acceptable quelle question urbaine y associer ?

Si dans le débat sur le Grand Paris s'affrontent 2 figures : le Paris intra-muros hyperdense et la ville très distendue, il y a entre les deux un énorme espace auquel on ne s'intéresse pas assez qui mélange des ingrédients très divers avec des densités variées qui relèvent de l'histoire des lieux, de la situation géographique, ou du peuplement. Je serai favorable à ce qu'on explore beaucoup plus cet entre deux et qu'on adopte une démarche beaucoup plus riche sur un spectre où seraient représentés tous les ingrédients qui composent la question urbain. Mais je dois avouer je ne vois pas commencer à émerger ce débat...

## **Jacques Lévy**

Me voila pris à mon propre piège pour avoir beaucoup été influencé par les urbanistes et les hommes de terrain : ils sont tous pragmatiques et j'ai tiré, à ma façon, les enseignements de ce qu'ils me disaient de leur pratique... au risque de paraître aujourd'hui dogmatique et donc de constituer une nouvelle cible pour leur pragmatisme ! Comment être clair sans être dogmatique ? Il y a le piège des modèles, stérilisant en réduisant la réalité à deux cases. Mais l'écueil inverse est de mettre en avant la complexité et du coup être démuné, sans principes ni outils. Aussi la formule que je vous proposerai est-elle : « plus on est dans des secteurs d'acteurs multiples, plus on a besoin de boussole ! ».

Et c'est aussi votre formule : « plus de densité et plus de végétal » qui suppose d'avoir les idées claires sur chacun des termes...sinon vous n'auriez pas pu les marier. En France, pays à la société très agrarienne où l'Etat, acteur très puissant pendant très longtemps, a protégé et soigné son monde rural contre la ville, l'idée que la ville c'est moche et minable nous est bien spécifique contrairement à nos voisins, les espagnols par exemple. Ainsi quand on réaménage une place dans une petite ville, il faut inévitablement y mettre les fleurs demandées par le maire pour rassurer ses administrés : je trouve ça « moche » mais l'opinion inverse existe aussi bien, et c'est un enjeu d'évolution culturelle que d'assumer que dans la ville il y a du minéral qui est tout aussi naturel que le végétal.

## **Ariella Masboungi**

Un grand merci à nos intervenants et à bientôt pour un autre 5 à 7 dont le thème est à l'étude.

Texte établi par Jacques Marillaud