

Et demain, quelle ville ?

1. Introduction

Nous avons basculé dans une civilisation urbaine qui recoupe des réalités très différentes suivant les latitudes, les régimes politiques, les histoires. En 2030, la Terre devrait compter 5 milliards de citoyens, soit 60% de la population mondiale. De nombreux défis apparaissent pour faire face à cette réalité comme comment répondre à une demande croissante de logements, comment gérer le bien vivre ensemble, dans le respect des libertés, comment organiser la vie dans un contexte de pénurie plus importante des ressources, comment éviter les laissés pour compte, quelle place pour la nature en ville.

2. Conditions actuelles et à venir

2.1. Situation actuelle

L'urbanisation mondiale cache de très nombreuses réalités. Thierry Paquot¹, philosophe et professeur à l'institut d'urbanisme de Paris, décrit cinq formes principales d'établissements humains : le bidonville, la mégacité, la ville globale (*concept dû à Saskia Sassen et Manuel Castells*), l'enclave résidentielle et la ville moyenne ou intermédiaire.

Dans le bidonville, l'urbanisation se fait en fonction de l'ordre d'arrivée, les plus anciens habitants renforçant leur habitat, sans aucun plan d'urbanisme. Plus du tiers des urbains du monde sont des bidonvillois. En France, quelques microbidonvilles subsistent en région parisienne ou marseillaise.

Les mégapoles ou géantes cannibales grappillent continuellement les terres arables, le long d'axes de transport, en assimilant des petites villes voisines. Une trentaine de mégapoles dépassent la dizaine de millions d'habitants (*26 millions d'hab pour Tokyo*).

Les villes globales, elles, sont des territoires urbains performants économiquement qui produisent une uniformisation des comportements et donc une dénationalisation de leur production et de leurs richesses (*exemple : Londres, Hong Kong ou Bâle*).

Les enclaves résidentielles sont des espaces « entre soi » où des habitants de même condition organisent leur espace urbain en toute autarcie, confisquant une partie des réseaux publics à des fins privées. Ces enclaves prolifèrent sur tous les continents. On en trouve, en France, des exemples à Toulouse ou Dijon.

Les villes moyennes demeurent vivaces (majorité d'urbains du monde) à condition de rester branchées sur les réseaux mondiaux. Elles sont souvent dépendantes d'une mégapole proche.

Qu'en est-il dans nos territoires ? En ce qui concerne l'Europe et plus particulièrement la France, l'habitat est plus diffus. L'aspiration à retrouver une proximité avec la nature reste forte d'où un certain étalement pavillonnaire avec investissement des zones rurales voisines pour créer un entre-deux.

Depuis le début des années 2000, pour mieux maîtriser l'aménagement du territoire, l'état français cherche à renforcer les aires métropolitaines (une quinzaine au total) mises en avant depuis la 2nde moitié du 20^{ème} siècle, afin de rivaliser avec d'autres capitales régionales européennes. Pour l'heure, elles ne peuvent être considérées comme mégapoles et aspirent à devenir des villes globales dans le sens défini par Thierry Paquot.

L'aménagement de ces nouvelles aires se fait à plusieurs niveaux, les DTA (directive territoriale d'Aménagement), les SCOT (schéma de cohérence territorial) pour ce qui est de la planification, les réseaux d'agglomérations, les coopérations métropolitaines pour ce qui est de la coopération, la situation étant rendue encore plus complexe et, dans un même temps, plus contraignante, pour Paris, Lyon ou Marseille avec d'autres niveaux de programmation. Cette complexité est d'ailleurs une spécificité française. Au total, on comptabilise

¹ Thierry PAQUOT, Terre Urbaine éditions La Découverte 2006

23 structures différentes d'intervention sur le logement ou l'habitat impliquées à l'un des 5 niveaux différents allant du national au communal.

Malgré cet accompagnement volontariste de l'urbanisation, on constate une pénurie d'habitations.

Pour Michel Mouillart², économiste du logement à l'université Paris X-Nanterre, il manquerait, en France, en 2010, près de 900 000 logements (dont la moitié en logement social). Les différents facteurs à prendre en compte supposeraient, pour rattraper ce retard, un effort de construction de 400 000 à 500 000 logements par an (autant que d'habitants de Lyon), jusqu'en 2015 alors que l'on assiste à un recul de la programmation de constructions.

En 2010, d'après le 15^{ème} rapport annuel sur le mal logement de la fondation Abbé Pierre, près de 600 000 personnes (1,5 fois la population de Lyon) pouvaient être considérées comme sans domicile personnel.

Ce nombre recoupe près de 100 000 vivant dans la rue, les autres habitant dans des campings, des hôtels, des centres d'accueil, chez des tiers dans des conditions difficiles.

L'année 2008 a vu près de 1 200 000 nouvelles demandes d'accès à un logement social (+4% par rapport à 2007) pour un tiers de logements sociaux offerts à la location (en baisse depuis 1999).

En 2006, il subsistait 350 000 logements sans confort sanitaire, et en étendant les critères de confort, le double de logements de mauvaise qualité.

La même année, on comptait près de 800 000 personnes vivant dans des appartements au surpeuplement accentué.

Le haut niveau de complexité vu précédemment, la difficulté à obtenir une vision fine des besoins rendent, pour partie, inefficace l'investissement financier pourtant accentué, avec le temps, en matière d'aide au logement de la part des institutions.

A ce phénomène de pénurie du bâti s'ajoute la relégation de populations plus modestes en périphérie des villes liée à l'augmentation du prix du foncier ou du locatif. Cela est notamment dû à la gentrification des centres. Ce phénomène, plutôt observé dans les pays anglo-saxons dès les années 1960-1970, gagne de plus en plus la France. Cela est dû à l'augmentation du nombre de propriétaires occupant leur logement, avec donc un niveau social plus élevé ? Cela est également lié au développement des copropriétés créant, dans le locatif, des aspirations à plus de rentabilité et aussi à l'investissement de quartiers anciens considérés comme plus abordables par des classes relativement aisées, au détriment des catégories sociales moins favorisées. Celles-ci subissent alors une double peine : une durée et un coût de transport plus importants et un éloignement des lieux de loisirs et de travail.

2.2. Des conditions à venir défavorables

Le nombre d'urbains ira crescendo dans les prochaines décennies.

Les problèmes liés aux ressources seront plus dramatiquement vécus. Ainsi, la réserve d'eau potable disponible par habitant en 2030 sera trois fois moins importante qu'en 1950. *On doublera alors le nombre de 1,5 milliards de personnes vivant dans des pays en état de stress hydrique (moins de 1700 m³ par an et par habitant).* De même en ce qui concerne le risque de pénurie de pétrole, non lié à la diminution de la production, mais à celle d'une consommation par habitant nettement accrue. La précarité énergétique qui touche déjà entre 50 et 125 millions d'européens sera réellement plus répandue.

² Michel MOUILLART, conférence sur la crise du logement dans le cadre des conférences de la ligue des droits de l'homme de Strasbourg, 2008 : <http://www.canalc2.tv/evenements.asp?idEvenement=411>

Le réchauffement climatique annoncé risque de provoquer la migration, dans le monde, de 250 millions de personnes dont le statut d'écoréfugié reste à inventer. La montée des eaux prévue entre 36 et 51 cm de plus à la fin du 21^{ème} siècle touchera nettement 16 des plus grandes villes du monde de par leur établissement sur une côte (*notamment la côte nord-est américaine*). D'autres régions du monde auront à souffrir de désertification.

Ainsi certaines villes auront à gérer des demandes accrues de constructions en réponse à de nouveaux et importants besoins.

Au niveau français, sans comparaison avec d'autres régions planétaires plus touchées comme l'Asie, il demeure que d'après le rapport récent, intitulé « évaluation du coût des impacts du changement climatique et de l'adaptation en France » émanant de divers ministères³, les canicules à répétition auront un effet décuplé sur les dommages générés aux habitations ; le recul de la côte lié à la montée des eaux pourrait concerner plusieurs centaines de milliers de personnes et mener à la destruction de très nombreux logements notamment en Languedoc-Roussillon, région particulièrement en expansion actuellement, ou dans le bassin aquitain. De nombreuses inondations sont également à craindre sur le territoire français.

Sur un autre plan, l'évolution des normes en matière de consommation d'énergie, rendue nécessaire par la pénurie des matières premières traditionnelles, va faire perdre toute attractivité à de très nombreux logements, accentuant ainsi les besoins en constructions nouvelles (*actuellement, un tiers de logements, en France, a plus de 50 ans*).¹

A cela, on pourra ajouter l'évolution typologique des familles, leur aspiration à plus d'espace par personne, le vieillissement de la population et la nécessité d'adaptation des logements.

Quelle ville envisager pour accompagner humainement au mieux les bouleversements inéluctables ?

2.3. Scénarios possibles

Au niveau mondial, les bidonvilles auront encore, malheureusement, un bel avenir. On comptera 1,5 milliards d'habitants dans des bidonvilles en 2020, le double en 2050.

Sur le territoire français, on peut supposer la recrudescence de logements insalubres du fait de l'accentuation de la précarité économique et sociale d'une grande partie de la population. Tous ne pourront pas investir fortement dans le domaine des économies d'énergie, notamment.

Les mégapoles fleuriront, essentiellement dans des pays pauvres n'ayant pas la possibilité d'accompagner l'explosion de leur population au niveau urbanistique et social. Cela créera une répartition non planifiée des lieux de vie, entraînant, à terme, une nécessité de migration sur des territoires plus ou moins proches.

En France, sans envisager de telles mégapoles, on pourrait assister à un renforcement de territoires à forte valeur ajoutée comme l'Île de France ou l'agglomération lyonnaise, incitant à s'installer dans une périphérie de plus en plus éloignée des centres historiques. Là où un niveau de réglementation insuffisant ne permettra pas d'éviter tout dysfonctionnement important, on pourrait assister à des réponses privées se substituant à un accompagnement public, dans une logique défavorable aux plus démunis.

A l'opposé, à l'instar de nombreux exemples au Brésil, de nouvelles villes pourraient également voir le jour, très structurées autour des nouveaux centres d'intérêt comme le bien-être médical, l'accompagnement du vieillissement (SunCity aux USA) ou regroupant des populations partageant une culture, une religion, une orientation sexuelle.

³ Groupe interministériel : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/partie_1_rapport_de_synthese.pdf Sept. 2009

3. Outils permettant d'influer sur l'évolution

Si l'on veut rendre la ville de demain plus humaine, plusieurs obstacles sont à franchir.

Tout d'abord éviter l'étalement urbain. Les catégories sociales plus élevées, après avoir délaissé les centres ville, les réinvestissent, ce qui provoque l'explosion du prix du foncier dans le neuf (+75% en 8 ans, à LYON) ou l'ancien. Cela amène toute une catégorie de résidents aux revenus plus modestes à s'éloigner en proche ou lointaine couronne des villes. Une des solutions possibles est la densification du bâti existant, par exploitation des friches, des espaces vacants ou en gagnant un peu de hauteur. Déjà, des directives européennes proposent une norme minimale de 50 logements par hectare.

Cette densification pourrait limiter le besoin foncier tout en augmentant le nombre de logements à vocation mixte. Elle permettrait également une offre plus conséquente d'unités à la vente qui dégonflerait la spéculation sur les logements.

On ne peut évoquer cette densification sans toucher au cœur du problème que représente la possession du sol. A l'explosion du prix du sol urbain devrait répondre une maîtrise acceptable de la part de collectivités territoriales : une possession municipale des sols, par exemple, pour tout ou partie (près de 90% des sols le sont déjà en Suède ou aux Pays-Bas). Thierry Paquot, quant à lui, prône l'établissement d'un droit d'usage pour se loger sans crainte d'être délogé. Le droit au sol reste à définir, en fonction des cultures, croyances ou histoire.

Il s'agit ensuite de limiter le besoin de transports. Pour cela, la ville doit pouvoir offrir, dans un rayon raisonnable à pied, une mixité des fonctions : dans le domaine administratif, commercial, culturel, sportif ou des loisirs. La notion de ville à pied peut paraître de prime abord déraisonnable mais, en moyenne, en France, la voiture n'est utilisée que pour 46% des déplacements et ceux-ci, font, pour moitié, moins de 5km et, pour un quart, moins de 3km⁴. Comment minimiser davantage la place de la voiture ? Le concept de ville polycentrique est souvent érigé en réponse. Cela suppose, de la part des organismes en charge de l'aménagement, un suivi plus fin de la destination des constructions nouvelles ou rénovées et l'abandon de zonages parfois trop contraignants dans les plans d'urbanismes. A l'instar de ces villes polycentriques, les USA ont recyclé, à leur tour, la notion de quartier pour faire apparaître l'idée de village urbain, dans les années 80, dans un urbanisme néo-traditionnel appelé New Urbanism - l'aménagement des villes par unités créant du lien local pour un bien-être global.

Les lignes préexistantes de train ou autre transport en commun offrent également un potentiel important de développement de la ville à condition de maîtriser l'inflation des terrains à construire par des procédures contraignantes. D'autres⁵ imaginent également l'usage d'un fleuve comme axe de développement de la ville.

Il s'agit également de renouveler la ville, en tenant compte des nouveaux besoins d'énergie, de réseaux, de l'évolution des populations et de la nécessité de sauvegarder une mixité sociale. Loin des problématiques des nouveaux éco quartiers, il est déterminant d'accompagner l'évolution des centres vers un habitat raisonnable tout en sauvegardant leur « épaisseur temporelle »⁶. En effet, on ne peut cautionner le parti pris des autorités Chinoises de raser les hutongs, ces ruelles des quartiers historiques, au cœur de Pékin, pour mener à bien une rénovation froide de leur capitale. Ce renouvellement raisonné des cœurs de ville suppose donc un

⁴ <http://carfree.free.fr/index.php/> 2008/11/06/quelques-théories-de-la-ville-a-pied/

⁵ Jacques ATTALI, « Paris et la mer » éditions Fayard, 2010.

⁶ David Mangin: « La Ville franchisée », éditions La Villette 2004.

accompagnement réel des démarches privées pour améliorer un ensemble de constructions datées aussi bien au niveau de la connaissance des outils disponibles qu'au niveau financier.

Le concept de nouvel urbanisme s'accompagne d'une participation importante et donc d'une implication forte des populations. La proximité due à la densité, la prééminence du piéton, l'organisation spatiale et les espaces communs amènent plus facilement les habitants à se rencontrer, à partager des préoccupations sociales, à contribuer au fonctionnement de la ville. Leur participation à la rénovation de leur espace urbain est donc essentielle. La responsabilisation des citoyens peut aller jusqu'à débattre de tout projet important influant sur leur espace de vie. Là encore, les formes de participation sont à imaginer. Quelle forme de concertation qui ne soit ni un frein au réaménagement, ni une consultation anecdotique? Quels pouvoirs administratifs et financiers pour les citoyens?⁷

Autre obstacle à franchir, la lutte contre la perte de proximité avec la nature. La recherche constante de rentabilité amène souvent à « bétonner » à outrance. Déjà une réglementation coercitive classe des espaces à sauvegarder dans ou autour des villes. Cet espace naturel visible, à défaut d'être accessible, est déclaré inconstructible et engage fortement une municipalité mais risque, au gré des équipes en place, de disparaître. D'où l'idée d'une nature plus répartie dans la ville et dans le même temps, plus inextricable. On connaît déjà les murs végétalisés, les jardins suspendus ; quels nouveaux espaces consacrer à cette nature urbaine ? Dans un document de prospective pour l'agglomération lyonnaise, la nature est présentée comme nouveau référentiel de l'espace public urbain, cela se traduit par l'emprise importante de certains espaces naturels sauvages, leur insertion dans des corridors naturels régionaux. Au-delà de cet investissement fort du public, on peut imaginer des lieux aménagés, dans le bâti privé incitant à jardiner, planter, retrouver un contact simple avec la nature.

A la lecture de ce qui précède, on constate qu'il n'est pas aisé d'obtenir une ville plus urbaine, comme le souhaite Thierry Paquot. Un foncier maîtrisé, un parc de logements renouvelé, un besoin en énergies réduit, une dimension locale forte, reliée à des réseaux mondiaux, une participation citoyenne importante, une proximité et une accessibilité facilitée aux diverses fonctions, une mixité volontariste, une nature plus proche et moins maîtrisée. De très nombreux critères qui supposent volonté citoyenne et accompagnement politique tant au niveau de la ville qu'au niveau des Etats.

Enfin, même s'ils sont sous-entendus dans ces divers outils pour une ville, une vie, meilleures, les progrès techniques ou autres ne peuvent seuls résoudre les difficultés soulevées. A la croyance au progrès technique d'un Descartes qui déclare, dans le « Discours de la Méthode », « **...quelques notions générales (...) touchant la physique m'ont fait voir qu'il est possible de parvenir à des connaissances qui soient fort utiles à la vie... nous les pourrions employer ... et ainsi nous rendre comme maîtres et possesseurs de la nature** », répond un Paul Virilio qui déclare : « **La vitesse est emblématique du Progrès, c'est même sa mesure. Je suis progressiste! Mais je me refuse à demeurer béat devant le Progrès, car je constate qu'il s'accompagne toujours d'un accident qu'il génère, d'où ma volonté d'expliquer à la fois le Progrès et son accident.** »⁸.

⁷ « La participation citoyenne dans les procédures d'urbanisme : comparaison entre la France et Berlin » mémoire d'Emilie Quignon Université de Lyon 2 (IEP) Sciences Po LYON <http://www.memoireonline.com/link/821.html>

⁸ Propos recueillis par Thierry PAQUOT, Paru dans Le Magazine Littéraire, No. 444, juillet-août 2005. (Dossier spécial *La Paranoïa : Psychanalyse, littérature, politique, philosophie, le bonheur de se croire persécuté*. 11 articles couvrant tous les aspects de ce « phénomène ».)

La croyance en un progrès salvateur serait un leurre, évitant de se poser, aujourd'hui, la question des besoins de la ville de demain.

En France, cette ville de demain se doit de retrouver la modestie et la proximité qui l'éloigne des canons de la ville américaine du 20^{ème} siècle. Modestie des besoins, dans un souci d'économie des ressources, proximité, malgré la densité, afin de remettre l'homme urbain au cœur de son environnement.

L'[homme aime](#) tant l'[homme](#) que, quand il [fuit](#) la [ville](#), c'est [encore](#) pour [chercher](#) la [foule](#), c'est à [dire](#) pour [refaire](#) la [ville](#) à la [campagne](#).

[Charles Baudelaire]

Extrait de *Journaux Intimes*

Bibliographie :

Thierry PAQUOT, « Terre Urbaine » éditions La Découverte 2006

David MANGIN, « La Ville franchisée », éditions La Villette 2004

Jean-Pierre GARNIER « Une violence éminemment contemporaine » éditions Contre-feux Agone, 2010

Yann Arthus Bertrand « 2° de trop » éditions de la Martinière, 2009

Jacques ATTALI, « Paris et la mer » éditions Fayard, 2010.

Groupe interministériel : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/partie_1_rapport_de_synthese.pdf
Sept. 2009

Hors-série du Monde, « Vivre en 2020 », octobre 2007

Hors-série du Monde, « Où va la France ? », Juillet-Août 2010

Hors-Série Sciences et Avenir Le réchauffement Climatique, mars/avril 2007

Elbenez Howard (1850-1928) théoricien et praticien de la cité-jardin est un urbaniste autodidacte (employé de bureau de 15 à 21 ans à Londres où il est né. Au Nébraska, invité par un oncle, il achète 160 acres de terre, cultive du maïs puis s'installe à Chicago comme sténographe puis journaliste. Il repart pour l'Angleterre en 1876. En 1898, il publie « Demain, une voie pacifique vers une réforme véritable qu'il rebaptise en 1902 : les cités-jardins de demain.

Il croit à la coopération surtout au sujet de la propriété du sol. Il imagine une disposition en cercle avec plusieurs couronnes successives et un nombre de 32000 hab pour une cité idéale (dont 2000 paysans). Le sol est propriété collective. Une cité est reliée à d'autres par chemin de fer. Le système économique repose sur la coopération. Il attend beaucoup du progrès pour libérer les hommes des travaux pénibles.

En 1903, Letchworth, à 50km de la capitale naît la première cité-jardin.