



HAL
open science

La ville durable ou la ville de demain, compacité contre étalement

Hayet Mebirouk

► **To cite this version:**

Hayet Mebirouk. La ville durable ou la ville de demain, compacité contre étalement. L'homme et la ville , 2013, publication du Laboratoire L'homme et la ville, 7, pp. 47-56. <hal-03977870>

HAL Id: hal-03977870

<https://hal.science/hal-03977870v1>

Submitted on 8 Feb 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

LA VILLE DURABLE OU LA VILLE DE DEMAIN.

COMPACTITE CONTRE ETALEMENT

Hayet MEBIROUK

Université BADJI Mokhtar Annaba, Département d'Architecture

hayet.mebirouk@univ-annaba.org

Résumé

Depuis la Conférence de Rio (1992) et les études sur l'écodéveloppement, le terme de développement durable a fait son apparition dans les programmes d'aménagement et d'urbanisme. Il consiste à mettre en place une politique qui préserve les écosystèmes, génère le moins de nuisances possible et met en relief les risques multidimensionnels menaçant la ville d'aujourd'hui. La tendance actuelle de nos villes est l'étalement et la fragmentation urbaine, la ville que nous vivons est dispersée, elle est consommatrice d'énergie et d'espace.

La ville de demain recouvre incontestablement d'autres critères, c'est une ville conviviale, juste où la nourriture, l'hébergement et l'éducation sont distribués de manière équitable ; une ville écologique minimisant son impact sur l'environnement, où les paysages et les formes bâties sont équilibrés ; une ville qui lutte contre l'exclusion dans toutes ces formes par le maintien de la diversité fonctionnelle et de la mixité sociale.

La durabilité des villes ou l'organisation durable de l'espace urbain est une forme urbaine idéale, l'objectif de cette intervention est de montrer que cette dernière est matérialisable par la densification urbaine, la lutte contre l'étalement et aussi la maîtrise de la mobilité.

Mots clés : Compacité, développement urbain durable, densité, étalement, ville durable, ville compacte.

INTRODUCTION, LA SANTE DES VILLES

On parle souvent des problèmes urbains mais on ne parle que rarement de la santé des villes. Pourtant l'urbanisation est peut-être la solution de l'avenir, le seul moyen de gérer rationnellement la forte augmentation de la population. Les villes ne sont pas mauvaises en soi. Le problème provient de ceux qui ne sont pas parvenus à suivre le rythme de la demande et à réduire les pressions exercées par le nombre croissant de personnes qui font appel aux services et à l'infrastructure des milieux urbains. Les villes disposent de moyens pour subvenir aux besoins des citoyens. Mais pour ce faire, il faut une décision établie et une répartition plus équitable des richesses. On devrait se demander ce qu'est une ville prospère. Dans son programme Villes-santé, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a formulé un ensemble de critères. Une ville santé doit entre autres avoir un environnement propre et sûr, satisfaire les besoins fondamentaux de tous ses habitants, faire participer la collectivité à l'administration locale, et assurer un accès facile aux services de santé.

Pour sa part, le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) a établi les priorités suivantes dans le cadre de sa stratégie urbaine parmi lesquelles :

- multiplier le nombre de logements destinés aux pauvres ;
- procurer les services de base, tels l'éducation, les soins de santé primaires, l'eau courante et l'hygiène publique ;
- faciliter l'accès des femmes aux services de base et aux services gouvernementaux ;
- améliorer la consommation d'énergie et favoriser de nouveaux modes de transport ;
- réduire la pollution de l'air.

QU'EST-CE QU'UNE VILLE DURABLE ?

Les années 1990 ont vu se développer une forte sensibilité environnementale, mobilisée autour du concept de développement durable qui compose un ensemble de principes, une idéologie qui vise essentiellement la conciliation des dimensions environnementale et économique du développement des sociétés, souvent antagoniques.

Le concept de durabilité est au centre de multiples débats, et nombreux sont ceux qui en ont présenté une définition. La définition de la durabilité appliquée à la ville part de celle communément admise du développement durable figurant dans le rapport Brundtland pour la repositionner dans un environnement naturel dont elle ne peut être isolée. Bien que le développement durable dépasse le seul territoire de l'urbain, il s'applique directement à la ville pour ce qui est de la consommation ou de la destruction de biens non renouvelables tels que l'air et l'eau ou les espaces naturels qui les entourent mais également, les problèmes

d'approvisionnement, de sécurité, de prévention des risques, de santé publique, de protection de l'environnement, d'aménagement équilibré du territoire, de solidarité et d'équité. L'application des principes du développement durable à la ville a abouti à la prescription d'un cadre normatif qui guide aussi bien l'action (via la Charte d'Aalborg en 1994 ou la Déclaration de Séville en 1999) que la réflexion. Le développement urbain durable intègre trois sphères du développement urbain (social, économique et écologique)

Face aux tendances actuelles de l'urbanisation, la ville durable peut être définie selon trois aspects (Emelianoff, 2002)¹ :

1- Se maintenir dans le temps

C'est une ville pour tous à même de conserver une identité, un sens collectif, un dynamisme à long terme. Pour se projeter dans l'avenir, la ville a besoin de tout son passé, d'une distance critique au regard du présent, de sa mémoire, de son patrimoine, de sa diversité culturelle intrinsèque et de projets multidimensionnels. Le terme « durable » renvoie à la ténacité des villes, à la pérennité des villes dans leurs diverses expressions culturelles et à leurs capacités de résistance et d'inventivité. « Durable » est au temps ce que « global » est à l'espace : un élargissement de notre champ de vision, au-delà du court terme. Dégageons ici une équivocité : la durée ne signifie en aucun cas l'immobilisme. La durée des villes est une durée créatrice, elle se réfère au caractère strictement contextualisé des villes, toujours impliquées dans une histoire et une géographie, indissociablement urbaine et terrestre, humaine et écologique. Les longues séries pavillonnaires monocordes, l'urbanisme commercial et le « modèle de la rocade », dessinent en revanche une ville qui optimise les consommations, au détriment d'un développement multidimensionnel.

2- Offrir une qualité de vie par une mixité sociale et fonctionnelle

La ville durable doit être à même d'offrir une qualité de vie en tous lieux et des différentiels faibles entre les cadres de vie. Cette exigence va de pair avec une mixité sociale et fonctionnelle, ou, à défaut, des stratégies pour promouvoir l'expression de nouvelles proximités (commerces et services de proximité, etc.) La proximité doit s'organiser en réponse aux coûts et aux risques lourds de l'hypermobilité. Face aux différents coûts (énergétique, climatique, économique, etc.), longtemps sous-évalués, la ville durable devient

¹ En 1999, l'auteur a préparé un doctorat de IIIe cycle en géographie portant sur la notion de développement durable appliqué à l'urbain (cf. Emelianoff C., 1999, la ville durable, un modèle émergent. Géoscopie du réseau européen des villes durables (Porto, Strasbourg, Gdansk, Orléans).

une ville relativement compacte, pouvant s'accommoder de différentes morphologies urbaines, à condition que l'on pourrait renouveler non seulement les modes de transport, leur pluralité, mais aussi les logiques de localisation génératrices d'aménagement, pour les combiner dans des configurations originales.

3- S'approprier un projet politique

Une ville durable est une ville qui se réapproprie un projet politique et collectif, correspondant au programme défini par l'Agenda pour le XXI^e siècle (Agenda 21) adopté lors de la Conférence de Rio (1992). Les villes qui entrent en résonance avec ces préoccupations définissent, à l'échelon local, quelles formes donner à la recherche d'un développement équitable sur un plan écologique et social localement et planétairement, et elles reformulent par là même un sens collectif. Il s'agit à la fois d'atténuer les inégalités sociales ainsi que les dégradations écologiques, en considérant les impacts du développement urbain à différentes échelles. La « durabilité » dont l'horizon serait exclusivement local est insignifiante en termes de développement durable, caractérisé par le souci des générations présentes et futures, du local et du global. Il s'agit donc de trouver des solutions acceptables pour les deux parties, ou encore, de ne pas exporter les coûts du développement urbain sur d'autres populations ou générations et surtout sur les écosystèmes.

Manifestement, la ville durable est une ville diversifiée où un large éventail d'activités qui s'entrecroisent crée de l'animation et génère une vie publique essentielle ; une ville compacte et polycentrique protégeant la campagne, rassemblant et intégrant les citoyens dans des quartiers et optimisant la proximité.

COMPACTITE EN GUISE D'ETALEMENT

Selon le Dictionnaire de l'Académie Française (*IX^e édition*) est compact ce qui est « *[..]dense et épais ; dont les éléments constitutifs sont étroitement serrés* ». Devenant hâtivement un modèle pour la planification urbaine adopté explicitement par plusieurs pays, la ville compacte est une ville dense, à l'urbanisation continue. Cette forme de ville s'affirme comme une alternative à l'étalement urbain face au besoin de modèles « durables » pour le développement des villes, et garantit la nécessité de freiner le processus d'étalement en empêchant l'extension géographique de l'agglomération. Le débat sur la forme des villes tourne souvent autour de l'opposition entre ville dense et ville étalée. Les professionnels ou les acteurs de la ville se réfèrent souvent à cette dualité. Mais faut-il opposer deux modèles pour avancer en matière de politique urbaine ?

La réponse à cette question se croise avec la quasi-totalité des définitions qui se recourent sur deux caractéristiques fondamentales : de fortes densités et une urbanisation continue. Cette définition offre l'avantage de la cohérence, car elle est inscrite « en creux » non seulement par rapport aux acceptions habituelles de l'étalement, mais aussi aux politiques de lutte contre celui-ci :

- L'étalement qui peut être assimilé à une croissance adjacente périphérique à faible densité, se traduirait par une diminution des densités globales ou du gradient de densité au niveau de l'agglomération. La ville compacte s'affirme alors comme un développement qui favorise les fortes densités, et qui doit être substitué, dans les limites existantes, à l'agglomération.
- L'étalement est un développement en saut-de-mouton. La croissance urbaine prend la forme de la « ville diffuse » où les composantes de l'espace urbain ne sont plus agglomérées suivant le principe de proximité, mais plutôt diffusées suivant le principe de l'accessibilité automobile. La ville se diffuse tellement qu'elle en devient imperceptible. La formation de cette ville a été initiée par la démocratisation de l'automobile.
- L'étalement est souvent défini comme une non-continuité dans l'expansion. Contrairement, les éléments constitutifs de la ville compacte doivent être étroitement serrés d'où découle l'urbanisation continue : ce sont les préceptes des politiques du renouvellement urbain et de la reconstruction de la ville sur la ville². Par ailleurs, la ville compacte se définit par une forte mixité fonctionnelle dans l'usage de sols qui permet la multiplication des opportunités de déplacement à distance donnée. Son faible étalement rend aisé l'utilisation des transports non motorisés à partir desquels elle acquiert les caractéristiques de la « ville pédestre », et aussi des transports mixtes et publics, elle permet donc une plus grande mobilité et une meilleure accessibilité. Ainsi, la continuité, comme attribut, contribue à différencier densité et compacité³, dans la mesure où une même densité peut s'obtenir avec différents degrés

² Renouvellement urbain, et faire la ville sur la ville sont des expressions maintenant courantes reprises par les spécialistes de l'urbain, et qui traduisent la volonté de tourner le dos à l'ère d'un urbanisme-bâisseur d'une ville "sans la ville" et donc de faire la ville pour et avec ses habitants.

³ Il faut distinguer entre compacité et densité. La compacité constitue un modèle de ville dont la densité n'est qu'un indicateur.

de continuité dans l'urbanisation. Pour une même densité moyenne, la répartition des densités sur un espace peut être extrêmement différente.

Ce contexte nécessite l'évocation des politiques de « compaction » qui, pour combattre une tendance spontanée à l'étalement supposent un degré relativement élevé d'interventionnisme sur le développement urbain. Pour ce faire, les principales actions à entreprendre sont les suivantes :

- la rétention urbaine ou limitation de l'étalement par un renouvellement urbain en rendant les parties bâties attractives,
- proposition des alternatives à l'automobile (réseau de transports en commun et de pistes cyclables),
- et réduction du déclin du centre en faveur de la périphérie par la valorisation du patrimoine urbain tout en évitant sa muséification.

LES ATTRIBUTS DE LA VILLE COMPACTE

Contrairement à l'étalement qui est la forme « dispendieuse » de la suburbanisation, la ville compacte s'affirme comme la forme « économe », forme devenant un idéal de planification. Cette économie se traduit dans trois thèmes majeurs :

1- Une économie de sols non urbanisés

La forte densité de la ville compacte permet de limiter la consommation du sol à travers des stratégies variées : réhabilitations, rénovations et requalifications urbaines (consommant moins d'espace pour une même population). Cette économie permet d'une part la protection de milieux naturels, et d'autre part la préservation de sols cultivables, lesquelles sont deux arguments rendus possibles par le développement durable. L'étalement est a contrario responsable d'atteintes environnementales qui se traduisent par des coûts environnementaux que la compacité permet dans une certaine mesure d'éviter.

2- Une économie dans les coûts d'urbanisation

L'influence de la densité sur les coûts de l'urbanisation constitue une des nouvelles problématiques des densités urbaines que porte le débat sur la ville compacte. L'idée est que pour les réseaux divers (gaz, électricité, etc.) la diminution des densités provoque un allongement des distances et donc un gonflement des coûts. Toutefois des études en la matière ne permettent pas de dégager un consensus sur le sujet car des résultats opposés peuvent

surgir pour montrer que la relation entre la densité et les coûts d'urbanisation est loin d'être univoque, et que ces résultats doivent être maniés avec une certaine prudence.

Précisons que l'influence de la densité sur la consommation d'énergie des logements pour le chauffage est décroissante avec la densité particulièrement avec la proportion d'habitats collectifs en raison des échanges de chaleur entre logement. Et que les coûts de la collecte des ordures ménagères peuvent décroître avec la densité, puisque les distances à parcourir sont plus faibles et le centre de traitement est moins éloigné ou au contraire croître avec la densité, car la capacité de stockage est plus importante en habitat individuel, donc la fréquence moins élevée et les coûts plus faibles.

3- Une économie d'énergie liée aux déplacements

Le plaidoyer majeur pour l'adoption des politiques de « compaction » est la réduction de l'usage de l'automobile et des nuisances qui l'accompagnent. La ville compacte, par son impact sur la mobilité, permet une économie d'énergie due aux déplacements. Cette thèse est basée sur la célèbre courbe de Newman P. et Kenworthy J. (1989), qui relie de façon inverse la densité résidentielle et la consommation d'énergie par tête. Les auteurs opposent notamment le modèle américain/australien, faiblement dense, dont le développement est basé sur l'usage de l'automobile et le modèle européen/asiatique, aux densités élevées, qui procurent un environnement ad hoc aux transports en commun et aux modes « doux » - vélo et marche à pied.

Cette relation est obtenue suite à la comparaison de 32 grandes villes dans le monde. Les auteurs s'engagent, ensuite, à réaliser une partition en sous-ensembles continentaux à même de refléter des spécificités locales dans l'urbanisation qui se répercutent sur les comportements de mobilité⁴.

La relation négative entre la densité et la consommation d'énergie liée aux transports semble admissible au niveau interurbain et intra-urbain. Cette relation empirique se justifie théoriquement en termes d'accessibilité. Les politiques de « compaction » tentent de diminuer l'usage de l'automobile par une action sur l'environnement bâti. L'ensemble de résultats convergents trouve une double justification dans le fait que des densités élevées permettent : de plus faibles distances de déplacement avec une plus grande facilité de transfert vers les modes « doux » ; une plus grande efficacité des transports en commun.

⁴ Notant que la courbe de P. Newman et J. Kenworthy est confirmée par plusieurs études ultérieures.

4- La densification synonyme d'urbanité

On ne peut se résoudre à admettre, sans état d'âme, que le développement de l'urbain fasse disparaître l'urbanité. L'équilibre qui a longtemps marqué la ville européenne et qui conditionne le bon fonctionnement de la cité doit être préservé. Pour resserrer les liens de l'urbanité, renforcer leur vigueur et leur continuité, il faudra donc souvent densifier, cultiver délibérément la mixité, favoriser les occasions et les opportunités d'interactions (par la densification des lieux d'échanges, l'amélioration des transports en commun, la promotion de véritables espaces publics...), décloisonner les marchés de l'emploi comme les consommations culturelles, en valorisant les identités locales.

CRITIQUE CONTRE LA VILLE COMPACTE

Malgré ses nombreux avantages, la ville dense s'est exposée à la critique. Au regard des opposants de la concentration, la ville dense n'a pas fait ses preuves car aucune étude décisive n'a mis en lumière les coûts directs et indirects de cette concentration, et la relation causale entre haute densité et réduction des déplacements reste non avérée. La concentration des millions d'habitants et de diverses activités économiques dans une ville concentrée pourrait non seulement entraîner de graves problèmes de congestion, mais aussi contrarier les objectifs écologiques de la sauvegarde de l'environnement et des économies d'énergie. Du fait de la pression exercée sur les rares zones libres, cette concentration risque d'augmenter la congestion, de diminuer la qualité urbaine avec, par conséquent, des effets négatifs en termes de pollutions. Les critiques concernant la validité des arguments avancés en faveur de la ville compacte se doublent de doutes émis quant à la faisabilité des mesures de « compaction ».

Somme toute, les modalités de développement urbain conditionnent les moyens de déplacements et à l'inverse, les moyens de déplacements conditionnent la morphologie urbaine. La relation entre la morphologie urbaine et le système de transport est centrale dans le débat sur la recherche d'un développement urbain durable. Aucune stratégie de développement (dense/étalée) ne livrera les avantages escomptés sans une étroite coordination avec la réalisation des infrastructures de transport. Dispersion ou concentration urbaine : de tout temps la ville s'est préoccupée de lutter contre l'un ou contre l'autre.

CONCLUSION

La ville d'aujourd'hui est bien plus une agglomération, une aire urbaine, qu'une «ville classique» en raison de l'étalement de l'urbanisation périphérique. Pour maîtriser l'étalement de la ville, sa dispersion et les morphologies d'archipel qui se dessinent, une forme de ville a émergé celle de ville durable initiant une ou plusieurs dynamiques de développement durable, et capable de poursuivre sa croissance tout en offrant une qualité de vie à ses habitants présents et futurs, et en préservant les ressources de son environnement. Ainsi, la lutte contre l'étalement est devenue un « *leitmotiv* » et a fait resurgir la problématique des densités. Les avantages des fortes densités en termes de mobilité, de mixité sociale aboutissent à forger l'idéal de la « ville compacte », parfait négatif de la ville étalée et qui s'affirme comme la forme « économe », dont l'avantage le plus évident est de permettre une économie de sols non urbanisés. En dépit de nombreux avantages qu'elle renferme, cette ville unipolaire est dépréciée parce qu'elle n'a pas fait ses preuves aux yeux de ses opposants.

REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE

DICTIONNAIRE DE L'ACADEMIE FRANÇAISE IX^e édition (en ligne).

DUMONT G-F., 1994, « La révolution urbaine silencieuse : La ville plurielle », in Ghorra Gobin C. (dir.), *Penser la ville de demain qu'est-ce qu'institue la ville ?*, éd. L'Harmattan, Paris, pp, 113-122.

EMELIANOFF C, 2002, Comment définir une ville durable ?, Villes et développement durable. Des expériences à échanger. Tome 3, Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, Paris, p 13-15.
<http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/agenda21/intro/emelia.htm>

GUMUCHDJIAN Ph., 2000, *Des villes pour une petite planète*, éd. Le Moniteur, Paris.

MEBIROUK H., 2011, La ville fragmentée : acteurs et modalités d'une régulation socio-spatiale. Cas de Annaba. Thèse de doctorat, Université Mentouri de Constantine.

POUYANNE G., 2004, « Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction forme urbaine mobilité. Méthodologie, premiers résultats », in les Cahiers Scientifiques du Transport, n° 45/2004, pp, 49-82

ORIENTATIONS DES AGENDAS 21 (initiés à Rio, 1992) concernant l'urbanisme.