

Communication au colloque organisé à Créteil en décembre 2006 par l'association urbaplus sous le titre : « La densité peut elle enrayer l'étalement urbain ? ».

**POLYSEMIE de la DENSITE...
Comment vivre avec...**

Marc Wiel

Brest le 25 Novembre 2006

INTRODUCTION

Un peu partout à l'occasion des SCOT, des discussions s'amorcent sur cette notion de densité qui, tel un sphinx, renaît de ses cendres dans toute sa splendeur, après des années d'ostracisme honteux¹. La FNAU, qui a compris l'importance stratégique du terme en ce moment précis, vient de sortir un document, montrant bien que la densité n'était pas celle que l'on croyait... Plus vertueuse qu'on avait bien voulu le croire, la densité avait même de nombreuses lettres de noblesse parsemées ça et là dans l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme. La quête d'une vraie pluridisciplinarité se devait de les exhumer du puits infâme où elles avaient été jetées... pour redécouvrir les trésors sémantiques dont le terme était le dépositaire. Je ne suis qu'à moitié d'accord avec cette façon de voir. Le combat pour la réhabilitation de la densité me paraît aussi discutable que la dénonciation de son infamie. C'est cette opposition simpliste qu'il convient de dépasser. La lecture de la densité à partir de la densité « vécue » (qui rappelle que le sentiment d'entassement n'est pas proportionnel à la densité objective d'occupation du sol et que le génie urbanistique est de savoir jouer de l'écart entre les deux), ne fait que la moitié du chemin qu'il faut parcourir pour avoir une vision assez complète de la signification du terme dans son usage en « urbanologie ». A côté de la densité vécue qui est la facette « psychosociologique » du terme il y a une autre facette, de référence plus nettement « économique », mais beaucoup moins bien connue. Peut être faudra-t-il lui donner un nom particulier pour éviter toute confusion. Sans compréhension suffisamment complète de la polysémie du terme et des interférences entre ses diverses significations, il y a un risque d'avoir inconsciemment des raisonnements discutables avec de bonnes observations. Je vais donc essayer de ne pas en rester à la densité « vécue » qui est la plus sollicitée pour introduire la conception de la ville la plus fréquemment valorisée par les urbanistes, à laquelle je suis certes sensible, mais qui ramène toutes les questions de la ville, à une seule obsession celle de la qualité paysagère du décor urbain, qui est pourtant loin d'épuiser les questions posées à l'évolution de nos villes, et qu'il est surtout urgent de ne pas se poser avant les autres questions mais bien après. Le projet urbain doit suivre et non précéder la coordination des politiques publiques.

1) La densité peut-elle enrayer l'étalement urbain ?

Commençons par répondre à la question de départ : « La densité peut-elle enrayer l'étalement urbain ? ». Oui, des opérations privées ou publiques d'extension urbaine ou de renouvellement urbain, peuvent offrir une alternative à certains ménages qui, sinon, seraient partis dans le périurbain. Ces opérations sont-elles infaisables du fait de réserves insuffisantes de potentialité de la constructibilité des PLU ? Il est théoriquement possible que

¹ Rappelons nous les mouvements associatifs qui prirent corps dans les grands ensemble de la région parisienne puis de province dans les années 60 et surtout 70. Neuschwander prit la tête des associations en rébellion à Sarcelles (avant de prendre celle de Lip ou d'inspirer la méthodologie de Lyon 2010, quel virtuose de la com !) Le mot densité était honni, il résumait tout ce que les journalistes en quête de copie et les occupants qui se feraient ultérieurement construire un pavillon, reprochaient aux grands ensembles. Ces mouvements furent parfaitement capitalisés par le parti socialiste renaissant. Il contribua à la vague rose des élections municipales de 1977. Il coïncida avec une utopie nouvelle, celle d'un syndicalisme du cadre de vie, qui pour changer la vie devait changer la ville, et dont Hubert Dubedout (premier homme politique à initier ce qui devint la politique de la ville) fut le personnage le plus en vue. Cela donna lieu à quelques réalisations qui cherchèrent à matérialiser les concepts du mouvement et dont l'opération d'Hérouville Saint Clair me semble un des prototypes les plus aboutis.

ponctuellement, dans les plus grandes métropoles, la densité autorisée soit inférieure à la « densité qui peut à ce moment là être commercialisée », mais, à mon avis (les professionnels s'exprimeront), ce n'est pas une stratégie d'accroissement de la densité constructible des villes qui va susciter le tarissement de la demande périurbaine..., qui est bien la question abordée ici. Ces opérations privées ou publiques supplémentaires ne se font pas parce que ce que, dans l'état actuel du marché immobilier, ces opérations ne trouvent pas les disponibilités foncières suffisamment adéquates (en première couronne périurbaine ou en deuxième couronne de banlieue). Ces disponibilités sont bien théoriquement constructibles mais momentanément ne sont pas sur le marché pour une raison ou une autre. Pour disposer de ces disponibilités foncières supplémentaires ce n'est pas la hausse de densité des potentialités constructibles (qui couvrent comme chacun sait un grand nombre d'année de construction possible au rythme du moment) qui sera efficace, mais la volonté des communes de construire et l'injection suffisante d'argent public pour que la préférence de localisation de certains ménages ne soit plus celui du périurbain. Si tout cela était réalisé, la demande ne serait pas toute satisfaite loin de là. Elle ne le serait que si les produits logements offerts étaient aussi attractifs (rapport qualité/prix) que ceux offerts par le périurbain. Cette partie insatisfaite peut l'être par un « autre » périurbain que celui présent sur le marché actuel. Evaluer (grossièrement) toutes ces quantités de logement serait possible mais à ma connaissance n'existe pas, faute dans les démarches planificatrices d'intégrer insuffisamment les réalités opérationnelles. Personne ne sait par exemple la réalité des disponibilités foncières des agglomérations, ce qui est, effectivement, sur le marché, et le plus étonnant est que cela ne trouble personne².

Où est-il question de densité (et tout particulièrement de densité vécue) dans ce raisonnement ? Simplement dans le fait que les opérations de dissuasion de la périurbanisation devront être assez attractives. Mais faut-il pour autant sortir l'étendard de la densification avec toutes les connotations dont ce mot est chargé ? J'en doute. Il ne faudrait pas laisser croire qu'il est possible d'atteindre l'objectif d'offrir une alternative à la périurbanisation en restant à une démarche purement réglementaire d'augmentation de la densité constructible là et de suppression du droit de construire ailleurs. Ce n'est pas la « densité » qui rendra financièrement accessible aux ménages tentés par la périurbanisation, les opérations en zones urbaines.

Tant que la mobilité sera aussi facilitée qu'actuellement, une partie significative de l'alternative au périurbain est un « autre » périurbain.

Cette alternative à la périurbanisation éparpillée par des opérations urbaines d'aménagement concerne-t-elle une partie importante de la clientèle des accédants ? Il me semble que la clientèle du périurbain comprend peu de ménages éventuellement candidats à du collectif (l'offre d'appartement en occasion n'est pas toujours très attirante mais elle existe plus abondamment). Il me semble que la maison individuelle est le projet³ de ces ménages (et à

² Est connue la quantité d'espaces urbanisables « réglementairement » mais tout se passe comme si, cette quantité étant suffisante pour vingt ans de consommation d'espace, la responsabilité de présentation progressive de ce stock sur le marché n'appartenait à personne. Si cela ne va pas assez vite ce sera la faute des propriétaires (c'est au marché de réguler) ou aux élus (mais les urbanistes ne régulent pas encore les élus).

³ Il y a divers travaux sur la question (ceux de Marie Christine Jaillet par exemple). Moi j'ai inspiré une enquête du Crépah à Rouen dans les années 97 auprès de ménages fraîchement installés dans le périurbain Rouennais, auxquels on demandait de faire le récit de leur et de leurs hésitations avant d'opter pour le logement qu'ils occupaient présentement. Les réponses furent claires. Ils avaient cherché d'abord une « maison » et se résignèrent pour y parvenir à « s'écarter de Rouen ». Ils n'avaient pas d'allergie pour la banlieue résidentielle de Rouen, mais ils n'avaient pas trouvé de logement ad hoc au prix qui était le leur. 50% n'excluaient pas de s'y

défaut il faut que ce soit quelque chose d'assez proche du point de vue de l'autonomie de la famille, ce qui peut, il est vrai, être accessible dans plusieurs contextes urbanistiques différents). On pourrait résumer cela en disant que l'alternative au périurbain c'est, pour l'essentiel, un « autre » périurbain, c'est-à-dire comportant encore beaucoup de maisons individuelles mais moins éparpillées, dans des secteurs mieux équipés et plus accessibles à une pluralité d'emploi ou de services, dotés d'un parc de logement plus diversifié, etc...). Cet « autre périurbain ne se mettra pas en place en raréfiant les possibilités de construction dans la couronne périurbaine comme tout le monde voudrait le faire mais n'y arrive pas, les élus en place ne le comprenant pas⁴ (selon eux, ils freinent déjà un maximum...). Cette substituabilité de la demande aux conditions d'offre est évidemment une connaissance qu'il serait précieux d'avoir dans son évolution longue⁵. Personnellement dans ma recherche « Forme et intensité de la périurbanisation et aptitude à la canaliser (Adeupa de Brest pour le Prédit. 1998) », j'étais arrivé à la conclusion que les agglomérations dont le périurbain s'éparpillait le moins (entre 1975 et 1989) étaient de deux natures. Celles où l'offre foncière lointaine était rare du fait de la présence de la mer des montagnes ou du tourisme dans la région. Cette situation est exceptionnelle en France. Nice et Toulon en sont les plus beaux exemples. Dans les autres agglos - Brest, Dunkerque, Limoges et Le Havre, étaient les plus caractéristiques- j'avais repéré que pour Brest et Dunkerque il y avait (eu égard au dynamisme économique) une certaine abondance d'offre publique ou privée (et dans ce cas effectivement disponible). A Brest la communauté urbaine (huit communes seulement) avait été créée avec précisément cette stratégie de garder les ménages chez elle ; cela faisait partie du pacte communautaire implicite. A Dunkerque les aléas du développement d'Usinor combiné avec le marteau compresseur communautaire (au main des élus périphériques et non du centre, ce qui était profondément original), et le souci des syndicalistes de ne pas laisser proliférer un ramassage ouvrier qui aurait émietté les forces de résistance ouvrières face aux patrons, avaient convergé sur une politique du même genre qu'à Brest dans ses effets mais nettement plus publique dans ses moyens. Pour Limoges et Le Havre la recherche n'a pas été conduite (à ma connaissance).

Je croyais que ce résultat de recherche, même partiel, avait été approprié par l'une ou l'autre des communautés de professionnels ou de chercheurs. En fait il a peut être plus été approprié par certains chercheurs en mobilité que par ceux en aménagement. Cette non appropriation explicite peut être que dans l'univers éthéré de la planification (et non dans celui, concret, de

installer à leur prochaine mutation résidentielle. Je me suis appuyé sur cette enquête pour désigner la périurbanisation comme la banlieue résidentielle par défaut.

⁴ C'est un peu une histoire de fou. Les élus et techniciens qui sont d'abord en charge des zones les plus denses se construisent une représentation des élus du périurbain qui est celle de prédateurs aux vues courtes prêts à saisir toutes les opportunités pour tirer profit des situations qui se présentent. La représentation symétrique n'est pas obligatoirement plus flatteuse. Ils (ceux du centre) en viennent à ne pas comprendre que les responsables de l'état de fait qu'ils dénoncent, ce sont eux, eux qui ont une fois pour toute établi une non relation entre leur pugnacité à attirer des emplois nouveaux et leur responsabilité d'offrir à ces emplois les logements nécessaires. Les élus du périurbain ne font pas la chasse aux logements. Au contraire ils résistent si bien collectivement (en en prenant un peu mais pas plus) que la périurbanisation est obligée de s'étendre un peu plus loin. Eux non plus n'ont pas conscience des effets de leur comportement sur le marché. En conclusion il n'y a qu'une solution : que l'intercommunalité centrale s'engage à construire au moins autant que ce qu'elle accueille comme emploi nouveau. On en est loin car on ne sait toujours pas si le SCOT est un projet d'agglomération qui ne fâche personne ou un arbitrage, qui est inscrit dans une règle du jeu contraignante concernant par exemple les rythmes de construction des uns et des autres, en liant évolution de l'emploi et évolution de l'habitat.

⁵ Si nous avions des enquêtes logement nationales astucieuses portant sur les préférences et simultanément les arbitrages des ménages suivant le contexte de choix (qui n'est pas que la taille de la ville...), nous comprendrions mieux le passé et le présent et même serions capables de mieux poser les termes d'une prospective urbaine à 10 ou 15 ans.

l'opérationnel) il soit toujours possible que *chaque m² en vaille un autre*, et donc que la majoration de la densité constructible puisse enrayer le développement périurbain. Dans cette façon de conduire la planification qui privilégie toujours l'entrée « définition des conditions de la morphologie urbaine », et qui se préoccupe de savoir combien construire et où, il n'y a plus de « désir » mais que des « besoins ». Il n'y a pas de marché, il n'y plus de coût de la mobilité pour organiser une compétition de l'espace dans l'accaparement des localisations. Il y n'y a plus que les règles de trois de la consommation d'espace qui débitent leur lot d'illusions. On cherche une quantité de m², et pour y parvenir l'usage de l'indicateur densité est nécessaire. D'où son importance.

Enrayer l'étalement urbain est-il un objectif en soi ?

A mon avis cette préoccupation doit être subordonnée à d'autres objectifs sans rapport avec le choix d'une morphologie urbaine particulière. Pourtant on s'interroge pour savoir si la densité aurait pu « enrayer l'étalement urbain ». Ce qui veut bien dire qu'enrayer l'étalement urbain (l'ex mitage de la phraséologie d'une époque) serait l'objectif suprême ? J'ai bien peur que beaucoup de planificateurs réduisent leur vision planificatrice à ce slogan, et je vois là l'origine d'un dérapage vieux comme la planification spatiale d'il y a quarante ans, sinon plus. Dans tous les domaines, les arguments susceptibles de convaincre sont filtrés suivant leur contribution à un objectif principal. Aucun diagnostic local n'est vraiment utile, on sait déjà ce qu'il faut faire. *Car la vérité de la ville serait dans sa forme*. Si c'est le cas, la planification urbaine serait toujours conçue comme le préalable à la promotion d'une architecture urbaine avant d'être une coordination des politiques publiques ayant des préoccupations plus vastes que purement spatiales. Cela expliquerait que les PLU (qui sont plus de l'ordre de la forme) soient conçus avant les SCOT dont finalement on attend pas grand-chose si ce n'est pas d'être le super PLU englobant tous les PLU déjà conçus. Les grands ensemble, les villes nouvelles, la périurbanisation sauvage, les quartiers difficiles, la gentrification..., rien donc n'aurait réussi à écorner l'idée primordiale qui porte les urbanistes « *l'important est d'influer sur le cadre urbain qui organise l'espace public* ». Il ne reste plus qu'à aller chercher les grands maîtres qui règnent sur la notion de « paysage urbain » pour leur demander, tel le petit prince, de faire un dessin pour sa rose. Le reste n'est que discours⁶.

Tout ceci n'est pas sans rapport avec l'évolution méthodologique de ces dernières décennies qui a abouti à chercher dans le SCOT à articuler deux préoccupations différentes. Il est difficile de conduire d'un même mouvement ce qui prétend d'une part « fédérer les acteurs » autour d'un grand projet qui déclinerait pleins de plus petits projets, et d'autre part susciter des arbitrages pour planifier. Dans l'état de notre architecture institutionnelle, les mélanger dans un SCOT stérilise le SCOT (qui doit pour moi d'abord coordonner des politiques

⁶ C'est vrai que la démarche dite du « projet urbain » se veut maintenant plus savante, explore des contextes multiples, mais il n'en reste pas moins qu'elle se renierait elle-même si elle ne débouchait pas in fine sur une question d'architecture urbaine. Ce qui fédère et coordonne les politiques publiques d'aménagement restera naturellement selon eux (peut être faute de trouver quelque chose d'autre) le projet morphologique c'est-à-dire la norme et le dessin. A mon avis, bien avant le dessin, il y a un cadrage socio politico économique de l'action (qui n'est pas non plus que de la programmation-des m²- au sens architectural du terme) et qui doit déboucher sur cette mise en coordination des politiques publiques. Le positionnement du stratège urbain qui fait défaut me semble plus renvoyer à mon avis à l'organisation d'une sorte de « moralisation » des conditions de la concurrence (une sorte de contrepoint au plaisir de vendre vite et bien de la surface bâtie) dont la finalité serait tout à la fois sociale, politique, culturelle, esthétique et environnementale. C'est vrai que seuls les élus sont légitimes à porter ce niveau d'ambition, mais ils en sont rarement capables seuls. D'où le rôle des urbanistes et de l'exigence de participation.

publiques) mais stérilise probablement aussi les projets de territoire (avoir une stratégie commune de développement). En voulant les confondre dans une même procédure on fait ou l'autre, ou les deux ensemble mais chacun très mal. Entre projet de territoire et projet urbain devrait se loger ce qui pourrait s'appeler la coordination des politiques publiques, qui est selon moi, le cœur du SCOT

Pour pouvoir passer aux questions qui ne peuvent être posées en raison du rôle d'écran joué par celles que l'on se pose, il va nous falloir parler de ce qui était convenu de parler, de la densité...

2) Qu'est ce que la densité ?

La densité d'occupation du sol.

En physique, la densité est un rapport entre quelque chose (repéré par un indicateur particulier : poids, nombre de particules, volume, etc...) situé dans quelque chose d'autre de plus large (généralement un volume), un contenant. Du CO² dans de l'air par exemple. En urbanisme ce que nous désignons par *densité d'occupation d'un lieu* ou d'une aire, n'est pas vraiment une densité puisqu'il n'est pas question de volume mais de surface de référence. S'il y a vingt logements dans une tour qui en comporte deux par niveau, la densité de logement au sol sera de 10 par unité de surface de tour. Si il y a deux tours de vingt ménages avec chacun un espace public au sol qui fait la surface de la tour, la densité moyenne de cette opération de deux tours sera de 5 logements par unité de surface d'une tour. La « dimension » de la densité d'occupation de logement est donc homogène à un *nombre d'étage moyen*. Celui d'un immeuble occupant tout l'espace au sol et contenant le même nombre de logements.

Cette définition de la densité d'occupation renvoie donc à une caractéristique morphologique. Si je compare deux densités de population en deux lieux différents, cela ne voudra pas dire que les populations sont plus serrées dans leur logement mais plus vraisemblablement que les immeubles sont deux fois plus, hauts. Pour l'incidence de la densité sur l'occupation des espaces publics, il en sera très différemment car généralement les espaces publics sont au sol.

La densité d'occupation globale

Mais pour pouvoir comparer les densités de deux territoires différents, l'indicateur de densité étant utilisable pour chaque élément de l'occupation du sol ne fournit pas une appréciation globale du « remplissage » du territoire. Sur un territoire on a toujours une combinatoire de logements, entreprises, équipements, espaces publics (ce que j'ai appelé ailleurs les quatre lieux de la coprésence...). Vincent Fouchier a résolu le problème en additionnant, sans plus de précaution, emploi et population au numérateur du rapport donnant la densité d'occupation. L'espace occupé par un habitant dans un logement n'étant pas si différent de celui occupé par un emploi (du moins pour les espaces urbains denses), la somme des deux permet d'approcher un indicateur global d'occupation du site urbain. En prenant les deux données au lieu d'une nous continuons d'avoir avec un indicateur homogène, dimensionnellement, à un nombre d'étages ; celui d'un immeuble fictif occupant tout le sol et qui cette fois contiendrait tant les logements que les entreprises (donc presque tout) du territoire dont on évalue ainsi le degré d'occupation, de « remplissage » du site comme il est parfois dit.

Le cœur de l'hyper centre, où cette densité « globale » culmine, fournit une référence maximale, un plafond. La « pression » urbaine pour occuper les espaces centraux finit donc par trouver une limite. Cette limite est révélatrice de la réduction possible d'équipements ou d'espaces publics dans ces quartiers centraux, des normes minimales d'espace pour habiter ou travailler, de la hauteur des bâtiments dans cette zone souvent la plus ancienne de la ville. Mais le plus intéressant n'est pas là. *Si la densité mesure une sorte de « pression » urbaine qui décroît en s'éloignant du centre, d'où vient donc cette pression urbaine ?* Les économistes répondent que les espaces les plus convoités (parce que les plus intéressants ou les plus rentables) sont les plus accessibles (le centre). Les prix des terrains montent en valeurs relatives, les plus riches ou les plus intéressés les occupent, voire les sur-occupent. Cela donne le profil de densité décroissante observé dans toutes les villes. L'explication de la forme ramassée au centre puis étalée en périphérie de la ville, ne doit pas tout à la succession des strates historiques de la formation de la ville, qui est l'explication la plus classique de la question (et qui n'est pas fautive d'autant que les conditions de la mobilité ne furent pas les mêmes aux différentes époques). Cette forme résulte également de la concurrence, de la diversité sociale et fonctionnelle, mais aussi de la possibilité ou non de se déplacer facilement d'un point à l'autre de la ville, ou d'avoir ou non des raisons de le faire souvent (degré d'interdépendance ou d'intégration des éléments de la diversité entre elles). La ville trouve toute seule la stabilité de son *profil de densité*. Ce sont les très nombreuses et minuscules interdépendances entre les acteurs urbains (qui optimisent leur localisation en fonction de leur accessibilité), qui dictent sa morphologie, son mode d'organisation interne, sa structure. Elle n'a pas besoin de tuteur (ou si peu, un bon réseau viaire y suffit) pour agencer les divers éléments qui la constituent.

Une agglomération humaine a donc des lois qui lient entre eux les paramètres de l'agencement urbain. L'urbaniste se doit de leur obéir mais ce serait plus facile pour lui s'il en connaissait le sens. L'urbaniste doit veiller à ne rien imposer⁷ de trop contradictoire aux règles propres d'organisation de la ville s'il ne veut pas provoquer des désordres non désirés⁸. Le profil en cloche des densités est par conséquent le résultat d'une optimisation collective, un équilibre au sens économique du terme. Des modèles économiques ont approfondi ces notions, en particulier les travaux d'Alonso, montrant bien que le souci permanent d'optimiser le coût de la mobilité consentie pour faire, dans les meilleures conditions, les interactions sociales les plus dignes d'intérêt, justifiait ce profil d'« équilibre ». Mais l'équilibre dont il est question est remis en cause dès que l'on touche à un des paramètres clefs qui le fonde. C'est ainsi que l'effondrement, grâce à l'économie du « système pétrole », du coût financier supporté pour aller plus vite, a été le point d'appui de ce que j'ai désigné comme « la transition urbaine », le passage de la ville pédestre à la ville motorisée. C'est la raison pour laquelle on ne peut prétendre préserver l'intégrité définitive de la morphologie urbaine d'une ville qui vit, qui fonctionne comme ville avec le réseau complexe des interdépendances qui la constitue, en touchant sans précaution aux manettes des « conditions de la mobilité » (du système de déplacements). Or ces deux univers techniques, dont l'imbrication de l'objet fait la ville, s'ignorent, et surtout ne comprennent pas ce qui fonde leur dépendance mutuelle, ayant inventé chacun les concepts permettant de s'autonomiser de l'autre univers.

La diffusion des voies rapides urbaines a eu des conséquences considérables sur la morphologie des villes. Les villes se sont restructurées dans leur ensemble, se sont émiettées, se sont spécialisées, et certaines de ses parties se sont précarisées socialement ou se sont

⁷ L'exemple le plus courant est celui de la densité constructible d'une parcelle. Suivant la localisation de cette parcelle il est courant de voir que les ménages exploitent ou non la totalité de la constructibilité de la parcelle.

⁸ Certaines localisations de grands ensembles, par exemple, pour la clientèle non captive.

pétrifiées dans une fonction muséale. La ville est un tout qui fait de l'urbaniste et du gestionnaire de trafic un couple indissociable dont chaque membre aurait intérêt à comprendre l'autre pour ne pas se neutraliser ou seulement ignorer pourquoi leurs options non coordonnées pénalisent la vie des citoyens. C'est malheureusement ce qui se passe dans les grandes métropoles où, non pas malgré mais *à cause de* trop de facilité de déplacements au mauvais endroit (route) il faut plus donner d'argent ou de temps pour aller au travail tout en habitant dans un logement moins satisfaisant à beaucoup d'égard qu'en Province. Tout monde n'est pas perdant, certes, (certains même en vivent bien) mais faute de comprendre les causes de cet état de chose, celui-ci dure. On impute la responsabilité de cette situation à la taille de l'agglomération, autrement dit il s'agirait d'une sorte de fatalité des grandes métropoles (dont les contreparties seraient économiques), alors qu'il ne s'agit que l'impact du *degré de concurrence* interne à l'agglomération (effectivement liée à la taille de l'agglomération) qui n'est pas contrôlé de façon à en garder le meilleur des conséquences (productivité) et se débarrasser du moins bon (non équité dans l'accès au logement, ségrégation sociale, renforcement des tendances spéculatives). Pour cela il faut apprendre à coordonner les politiques publiques de la gestion de la mobilité, de l'occupation du sol, et de la fiscalité locale. Autant dire que tout reste à concevoir ; mais quand on le sait on trouve là des raisons de ne pas désespérer. Les métropoles peuvent devenir plus vivables sans attendre la crise énergétique pour cela. Ceci dit, rien dit qu'il ne faudra pas quand même la crise énergétique pour ouvrir les esprits à la réalité des choses...

La densité comme processus.

Cette « théorie » urbaine de l'équilibre de la forme urbaine nous fait regarder la densité d'un autre œil. Elle ne mesure plus seulement un niveau instantané d'entassement ou de pression urbaine en un lieu, elle est un repère dans une évolution continue du profil des densités. Est utile à savoir si, en chaque lieu, la densité a encore des raisons de croître ou non. En effet quand un paramètre constitutif du profil urbain change le nouveau profil est, sur une partie de l'espace, supérieur à l'ancien et inférieur sur l'autre. En théorie la tendance d'évolution sera dans un cas à la dédensification et dans l'autre à la densification. C'est bien ce qui se passe. Alain Bonnefous a étudié les profils de densité de Paris à divers recensements (19 et 20^e siècles) qui montraient bien que le centre après une forte poussée de densification se dédensifiait⁹ par ce que les conditions de la mobilité s'étaient modifiées. Par le jeu des acteurs prêts à exploiter toutes les rentes de situation, la ville adapte donc d'elle-même, pourrait-on dire, sa structure à sa taille. Autant le savoir pour bien « accompagner » le processus, et non le contrarier ou avoir l'outrecuidance de croire l'avoir créé de toute pièce. La densité peut servir à repérer le stade atteint par le processus de densification ou de dédensification dont l'intensité serait fonction du différentiel entre les profils actuels et antérieurs de densité. Elle ne serait plus seulement une information caractéristique d'un lieu mais aussi d'un lieu à une époque particulière. C'est un indicateur qui, du fait des règles internes au fonctionnement des marchés urbains, jauge le degré d'avancée d'un principe actif. Voilà qui, conceptuellement, ouvre des horizons. Densifier volontairement là où, à l'échelle globale, la dédensification est en marche, pourra, par exemple, signifier l'accélération d'une désaffectation ailleurs.

Cette conception « vivante » de la densité parce que relié à ce qui est au principe de l'agglomération des hommes dans un site urbain, nous fait relativiser la notion de « densité réglementaire » et tout notre arsenal d'arguments pro ou anti densité. Pourquoi le PLD

⁹ On aurait pu en profiter pour y faire Manhattan, mais ce n'était ni l'heure ni le lieu. On s'est contenté d'installer la nouvelle préfecture de Paris et quelques immeubles du même type, par ce que l'enjeu de la centralité dans sa dimension commerciale et politique était déjà ailleurs (lente migration du centre vers l'Ouest).

(plafond légal des densités) n'a pas marché ? Pourquoi un PLD ou le plafond deviendrait plancher ne marcherait sans doute pas beaucoup mieux ? Dans les deux cas le motif est le même. *C'est celui qui définit la vitesse qui définit la densité maximale possible*. Mais avant que cela devienne une connaissance partagée, beaucoup d'eaux seront passés sous les ponts. C'est vrai que ce n'est pas simple à comprendre. Nous en savons quelque chose, d'avoir mis nous-mêmes autant de temps à le comprendre.

La densité vécue.

On change nettement d'angle d'analyse en parlant de densité ressentie, qui par ailleurs ne se mesure plus. On veut seulement dire que deux configurations spatiales urbaines ayant une densité globale de même valeur peuvent être fort diversement ressenties, comme très stimulante ou au contraire très oppressante. Cela dépend de plein de choses, et beaucoup de l'espace public. On ne mesure plus l'entassement mais une réaction à une modalité d'entassement qui peut en masquer les inconvénients ou en valoriser certaines opportunités. On est plus dans le descriptif d'un lieu mais dans l'appréciation subjective d'un confort qui dépendra de la pratique du lieu autant que du lieu, sinon de la personne¹⁰. On peut identifier une densité globale objective et la différencier d'une « densité résidentielle subjective » en montrant que la façon d'agréger et de disposer les diverses formes d'occupation du sol permet d'obtenir une bonne rentabilisation de l'occupation du sol sans donner le sentiment d'entassement, au contraire en donnant un surcroît de satisfaction (qui s'avérera donc négociable économiquement). Ce miracle est la conséquence de la « qualité urbaine », qui n'est pas donnée à tout lieu et qui, soit procède d'un patrimoine héritée des temps anciens, soit est la conséquence du savoir faire d'un concepteur avisé.

Cette idée qu'un peu d'urbanité des lieux peut venir compenser les inconvénients de l'entassement et même le valoriser n'est pas fautive, elle est seulement pétrie de « social », investie par lui, alors que les professionnels ont plus tendance à insister sur la dimension esthétique ou sur les techniques de l'agencement de l'espace qui permettent de ne pas subir la pression d'autrui. La gentrification de certains quartiers anciens est l'une des manifestations les plus claires de cette dimension sociale de la question, et pourtant elle est décriée par les mêmes que ceux qui décortiquent le mieux les ressorts secrets de densité perçue. Ceux là valoriseront plus l'art du concepteur, ce qui peut être justifié, alors qu'il s'agit aussi de la manipulation des codes sociaux (des signes) intervenant dans les mécanismes de différenciation sociale des stratifications sociales. Tout le monde n'aime pas la pierre de taille, mais tout le monde en connaît le sens, si bien que cette caractéristique méritera d'apparaître sur une petite annonce. Elle est symbole de la valeur sociale du quartier. Cette tolérance à la densité n'est pas que de l'ordre de la créativité de l'homme de l'art, c'est un problème totalement intégré à tout ce qui concerne la manifestation des rapports sociaux dans l'espace urbain. Le risque est alors de trop valoriser la densité comme gage d'urbanité et de la confondre avec la densité réglementaire, et de proche en proche de justifier de nouvelles formes d'apartheids sociaux, pour riches ou pour pauvres¹¹. Il s'est passé quelque chose de cet ordre avec les grands ensembles pourtant objectivement peu denses et promis (mais à tort) au mélange (qui se voulait durable) des catégories sociales. La multiplication des grandes

¹⁰ Dans notre milieu professionnel des années 70 un petit livre intitulée « la dimension cachée » de XXXXXX connut un certain succès. Il analysait les réactions animales à l'entassement. Il appelait proxémie l'ensemble de nos comportements suivant le contexte quand « l'autre » rentrait dans notre sphère de contrôle. Il montrait aussi que ces tendances comportementales devaient à la culture locale, voire aux habitudes ethniques.

¹¹ Un moyen indirect de mettre à distance les classes dites dangereuses sans promiscuité sociale ne fut-il pas dans le passé d'héberger dans les quartiers résidentiels sa propre domesticité et pas plus.

voieries urbaines a pulvérisé les attendus de ce projet de mixité sociale, déjà pensée avant que le mot n'existe. Le débat entre ville traditionnelle (densité, mixité, compacité) et ville émergente s'est beaucoup focalisé sur cet aspect des choses. Il a vu un affrontement pied à pied des idéologies pro ou anti densité. J'ai conçu le tableau suivant pour identifier les mots utilisés par chaque partie dans ce combat idéologique. Chacun peut le compléter.

LES MOTS-FETICHE DES JUGEMENTS DE VALEURS CONCERNANT LA DENSITE

En matière de ...	Haute densité Appréciation Positive +	Haute densité Appréciation Négative -	Basse densité Appréciation Positive +	Basse densité Appréciation Négative -
Développement économique	Potentialité d'interactions sociales, créativité. Métropolisation	Productivisme outrancier. Fordisme. Concurrence débridée.	Autoproduction, Autoconsommation.	Isolement, Enclavement, Stagnation.
Contexte géographique.	Ville lumière ou ville des Lumières. Noeud d'un réseau urbain régional.	Ville comme forme sociale et spatiale de l'exploitation humaine.	Monde Rural (pour les tenants d'un ordre ancien). Ville émergente (pour les tenants d'un ordre nouveau).	Périurbain, Rurbain. Monde rural (pour les tenants de la ville témoin permanent du progrès de la civilisation)
Type d'ambiance.	Animée, Urbanité stimulante.	Oppressante, Urbanité stressante.	Apaisante, Urbanité relaxante.	Ennuyeuse, Sans Urbanité
Option d'organisation résidentielle des territoires	Mixité sociale avec discrimination positive. Centralité des élites urbaines.	Honteuse Promiscuité. Désocialisation.	Nouvel urbanisme communautaire.	Mitige,
Peuplement	Elite métropolisée.	Précarité. Dévalorisation sociale. Les classes dangereuses.	Le territoire des familles.	Accédants déçus, électorat lepéniste.
Accessibilité en matière de déplacements	Accessibilité par tous les modes. Isotropie.	Enclavement	Accessibilité automobile	Dépendance automobile
Qualification de la forme d'extension urbaine	Neo-Haussmannien avec îlots ouverts	Urbanisme crimino-gène. Les quartiers difficiles.	Étalement urbain (d'Alain Peron ¹²). Les noyaux villageois.	Périurbanisation éparpillée (d'Alain Peron). Étalement urbain (au sens Insee)
Les conditions de mobilité	Réseau métropolitain en TC performants.	Congestion automobile.	Fluidité routière, Rapidité.	Congestion, Déficit des Transports collectifs.
Valeurs.	Ouverture, Dynamisme, Emancipation.	Aliénation, Insécurité.	Intimité, Equilibre, Autonomie.	Egoïsme.

Il ne s'agit pas uniquement de différences de conception de la bonne ville chez les urbanistes mais tout autant de conceptions qui renvoient aux discours journalistiques ou aux représentations au sein de l'opinion qui pèsent dans les choix de localisation des acteurs. Même s'il s'agit d'appréciations subjectives, ils ont des impacts objectifs (ils contribuent à la formation des prix). Il paraît vraisemblable, d'un point de vue économétrique, de pouvoir monétiser « l'urbanité » comme externalité positive à côté du bruit qui est comme chacun sait

¹² C'est Alain Péron de l'Agence d'urbanisme de Grenoble qui a suggéré de réserver le terme d'étalement urbain à l'organisation périurbaine que nous croyons préférable, inversant radicalement l'idée que l'étalement urbain soit le mal, et l'éparpillement périurbain pour désigner ce à quoi il paraît logique de s'opposer et à qui il convient surtout d'offrir une alternative.

une externalité négative. Simplement il faut que cette variable soit construite non pas comme attachée à un lieu mais à la vision de ce lieu par les diverses catégories socio culturelles¹³.

La difficulté est évidemment que l'on passe vite d'un souci de restriction de la consommation d'espace pour des raisons environnementales à une obligation de densité réglementaire qui ne ferait que traduire que les urbanistes courent toujours après « la bonne ville » comme leurs prédécesseurs.

Si la loi dit que l'on doit faire la ville durable et que la ville durable est la conjonction, de la mixité sociale, de la densité, et de la diversité fonctionnelle, la conclusion est dans les prémisses. En 1970 on ne parlait pas de ville durable mais de « bonne ville » mais on raisonnait pareil, c'est à dire aussi mal. *La bonne ville, à mon avis, n'est pas la ville mixte, diverse et dense mais la meilleure ville pourrait être une ville, plus commode, pas trop chère, suffisamment équitable, sympa (appréciation dont le contenu varie suivant les gens), qui n'handicape pas la prospérité locale (qui n'est donc pas « au service » du développement économique car cette préoccupation est d'un autre ordre), et suffisamment économe en ressources naturelles non pas en soi mais par rapport à des objectifs nationaux.* Une formulation aussi ouverte des objectifs permettrait d'imaginer une façon de combiner l'usage de tous les moyens à notre disposition, dont la mixité (il y aurait autant à dire sur ce mot que sur la densité, comme je le fais ici...), la densité autorisée, l'équilibre des centralités (qui sont de proximité, d'agglomération, ou métropolitaine), mais aussi les coûts de la mobilité, la fiscalité des localisations, et sans doute encore beaucoup de choses qui s'inventeront progressivement... Bref nous en arrivons à un tout autre sujet que celui de la seule densité.

Tous ces termes correspondent à des moyens de concevoir l'organisation urbaine et qui insensiblement sous l'effet de la représentation de la ville par les urbanistes eux-mêmes, se sont mués en objectifs. L'urbanité est, selon moi, une victoire contre la densité, et non la densité un gage d'urbanité. Effectivement il existe des densités disposant de plus d'urbanité. Cette urbanité supplémentaire est perçue par tout le monde de la même façon ou de diverses façons par des gens différents. Ces différences vont susciter des processus distinctifs (gentrification) qui affecteront des lieux. Il y a risque d'objectiver le subjectif ou de subjectiver l'objectif, sans faire attention. Tous les mots que j'ai utilisés (densité, mixité, mobilité) vont devoir être mis au pluriel, pour distinguer les contextes, les types de pratique, les gens concernés, etc...

3) Les avantages de la densité. Les vrais et les faux.

Les urbanistes défendent la densité avec une belle constance. Ils vantent les vertus de l'urbanité des lieux et la mette en rapport avec la production des valeurs urbaines de *tolérance*, ou d'*hospitalité*. Mais l'urbanité des lieux a, comme je l'ai dit plus haut, autant sinon plus, été construite *contre* la densité (pour rendre la vie sociale possible malgré une densité rendue nécessaire par le nombre et la mobilité restreinte) que *grâce* à la densité. C'est

¹³ C'est toute la nuance entre l'urbanisme décodé par un sociologue et l'idéologie urbanistique promue par un urbaniste tombé dans le « spatialisme », qui croit que l'urbanité appartient à un lieu et est ressentie obligatoirement de la même façon pour tout le monde. Les architectures urbaines, les espaces publics urbains, sont interprétés au filtre de mémoires collectives qui se constituent à partir d'expériences individuelles et collectives où chaque détail fait signe et référence à l'intérieur de l'histoire de notre culture (voire dans un grand dialogue entre les histoires de diverses civilisations). Mais l'urbaniste intervient presque toujours en milieu constitué, il rajoute une note ou quelques unes dans la partition. C'est ce qui rend redoutable le concept même de ville nouvelle qui ne s'appuie sur aucune mémoire collective.

bien ce qui fait que l'urbanisme est un art, une production culturelle en perpétuel renouvellement.

Les avantages matériels ou immatériels.

Les avantages de la densité les plus souvent avancés sont de divers ordres. Sont souvent mis en avant les avantages *matériels* d'économie d'espace, de réduction des coûts d'urbanisation, de réduction de la mobilité. Ces avantages ne sont pas absolus et toujours plus ou moins discutables.

C'est vrai que la densité fait réaliser des économies d'espace mais cela dépend des raisons d'économiser l'espace, donc de la question agricole ou du statut donné aux espaces dits naturels, de la population dans le monde etc... Comment cette exigence peut-elle se muer en norme, au surplus édictée par un milieu local ? Je doute que nous soyons capable de traiter rationnellement de ce thème. J'ai du mal à imaginer que quelqu'un puisse en déduire la proportion des ménages mis en demeure de renoncer à la maison individuelle...

La réduction des coûts de l'urbanisation est elle très controversée et en tout cas n'a jamais été formellement prouvée. Certains inversent même le raisonnement en dénonçant la densité comme plus coûteuse. Ils ne nient pas que la densité ait pu dans le passé être moins coûteuse mais c'était avant que les normes et les règlements ne soient, selon eux, venus transformer un peu plus tout ce qui est collectif et relevant de normes strictes, en luxe. Il s'agirait d'une évolution sociétale de fond parallèle au développement des techniques. A force d'externaliser (par le contrat) la prise en charge des risques ou des exigences de régulation sociale dans le domaine marchand ou institutionnel, nous perdrons les avantages des économies d'agglomération¹⁴. La technique développe des capacités d'autonomie qui suscitent de nouvelles formes de dépendance. L'exemple type d'un tel processus est illustré par l'importance des charges locatives en matière de logement mais les difficultés de financer les transports collectifs sont dans le même esprit.

Enfin la prétention à ce que la ville dense soit plus économe de mobilité est juste mais exige certaines précisions car là encore c'est plus compliqué que cela en a l'air. Ce n'est vrai que si la ville est simultanément assez lente, et cela ne vaut que pour une partie de la mobilité, les autres mobilités croissant en fonction d'autres critères beaucoup plus fondamentaux à surveiller que la densité. Cela fait que lier mécaniquement densité et économie d'énergie est partiellement abusif¹⁵. Le « bien penser » l'emporte sur la réalité des faits, mais comme c'est

¹⁴ Cf la note de Jean Charles Castel, chef de groupe Observation Urbaine au CERTU, pour les troisièmes rencontres à Grenoble sur le thème « Un SCOT pourquoi faire ? ». Son intervention avait comme titre : « La force de dilution de l'espace urbain : une opportunité de remise en cause de l'urbanisme ».

¹⁵ Quelques mots d'explications à ceux qui vont trouver cette formulation iconoclaste. Il y a quatre mobilités. La mobilité de proximité (ou dont la nature de l'interaction sociale fait qu'elle pourrait être faite à proximité du domicile ou du lieu de travail) quand j'ai le choix de la destination (je peux faire ce que je vais faire dans un autre lieu de la ville). Pour celle là et pour celle là seule de façon nette la densité est économe de mobilité. Pour la mobilité d'agglomération (pas le choix de la destination) c'est peut être vrai mais c'est beaucoup moins net. Pour la mobilité métropolitaine (synergie entre entreprises de la même aire métropolitaine) ou pour la mobilité interurbaine lointaine, la densité ne joue pas sur la mobilité. On comprend bien que la longueur de trajet pour aller en vacances ne dépend pas de la densité du quartier où on habite (ou si on trouve quand même une corrélation avec la densité ce n'est pas elle l'explication). C'est pour la mobilité d'agglomération (exemple aller au travail) qu'il paraît évident qu'il y ait un lien. S'il y a un lien il est faible compte tenu du poids des autres variables explicatives de la longueur des trajets. Ce n'est pas parce que c'est plus dense que cela permet de trouver du travail moins loin. Ce n'est pas cela qui joue le plus. Dans la compétition dans l'accès à l'habitat de son choix les deux modérateurs principaux de la longueur des trajets habitat travail sont la lenteur et la concordance

affaire de conviction cela échappe à toute évaluation. Les avantages collectifs de la densité existent donc (mais sont plus faibles qu'imaginés) sans qu'on puisse en déduire des directives claires et impérieuses bien argumentées. Souvent ces avantages ne valent pas que par la densité seule, ils peuvent être atteints par d'autres voies, ou ce n'est pas tout à fait la densité qui constitue l'avantage mais une notion liée ou approchante (par exemple ce que j'appelle l'agencement urbain, la disposition relative des constituants urbains dans leur quantité ou dans leur qualité). Autre exemple, on dit que la densité permet l'émergence de pôles de proximité quand on devrait dire que c'est là la conséquence de la taille de l'unité d'urbanisation et secondairement d'une « suffisante » densité.

En fait on peut se demander si les avantages majeurs de la densité ne sont pas d'abord immatériels, fonction de la possibilité de créer des espaces publics qui rendent possibles des interactions sociales improvisées et constitutives d'un sentiment d'appartenance à une communauté. Mais alors pourquoi ne mettre toujours en avant que des avantages matériels ? Probablement du fait que l'appréciation des avantages immatériels de la densité¹⁶ n'est pas uniforme dans la population, que la densité sans qualité urbaine engendre la concentration de la précarité, ou que beaucoup de personnes apprécient beaucoup l'espace public mais en dehors de leur « territoire résidentiel ». Tout ceci renvoie à une conception de l'organisation urbaine où la densité ne serait pas homogène, mais dont les quartiers les plus denses ne seraient pas le privilège de ceux qui sont exclus du marché du travail.

Les inconvénients de la densité.

Il y a un rejet très net de la densification. Ce rejet se retrouve dans le comportement de frein à l'urbanisation des institutions communales dont les élus sont plus proches de leurs électeurs que ceux des groupements de communes. Il se manifeste aussi dans la formation des valeurs foncières ou immobilières. La maison située au fond d'une impasse bénéficiera d'une plus value, tout comme l'appartement d'un quartier dense mais « très résidentiel ». L'analyse des valeurs immobilières nous renseigne sur les attentes des ménages, sur ce qui a un « prix » pour eux. A côté de l'accessibilité aux emplois et services de nouveaux facteurs influent sur la valeur foncière et immobilière. La proximité de la nature, la valeur patrimoniale comme facteur assurantiel contre les risques, l'homogénéité sociale (façon également de se prémunir de risques immédiats réels ou supposés ou d'éviter une dévalorisation ultérieure) dessinent une nouvelle géographie (plus complexe qu'autrefois) des valeurs immobilières urbaines. Ces divers facteurs (parfois contradictoires entre eux et donc susceptibles de se neutraliser) existaient auparavant mais dans une autre proportion : le marché du travail était ou était ressenti moins précaire, la maison n'était pas comme maintenant le principal capital

qualitative et quantitative entre le nombre et le type d'emploi du territoire accessible sans faire de trajets trop longs et le parc d'habitat de ce même territoire. Le nombre de concurrents pour un logement s'en trouve amoindri et les pauvres sont moins priés d'aller chercher plus loin le logement que les riches ont préférés s'approprier même si cela les oblige, eux aussi, à se déplacer pour en jouir. Pourtant dans tous les manuels d'urbanisme est étalée la corrélation entre énergie et densité dans toutes les villes du monde. Nouvel exemple d'utilisation idéologique d'une analyse inaboutie. Si progressivement le pourcentage des actifs qui travaillaient dans leur commune de résidence a fortement décru, ce n'est pas une histoire de densité mais de spécialisation sociale et technique de l'espace sous l'effet de la mobilité facilitée. En fait pour les villes économes en énergie la vraie variable explicative est la lenteur relative de déplacements dans ses effets directs et indirects (sur les localisations). Manque une analyse critique approfondie de la corrélation observée. Cette critique n'est pas imaginable à celui qui traite la mobilité globalement sans établir de lien entre l'évolution quantitative des diverses mobilités et les contraintes de localisation des ménages ou des entreprises.

¹⁶ Certains auteurs ont fait de la périurbanisation le symptôme d'une crise sociale implicite, la manifestation d'une pathologie. J'avoue ne pas les suivre. Ce que je trouve pathologique c'est d'aimer la densité au point de ne plus comprendre pourquoi d'autres gens l'apprécient moins qu'eux.

immobilisé, et la mobilité restreinte ne donnait pas, comme maintenant, le choix d'urbaniser ou de ne pas urbaniser les terrains limitrophes de la ville agglomérée. La somme des refus d'urbaniser des électeurs et de leurs élus est la principale explication de la difficulté de concentrer l'urbanisation sur un territoire limitée, même si la densité reste modérée. Toute urbanisation nouvelle sera faible et exigera, par compensation, un plus vaste territoire (autour des espaces vides formés par ceux qui se défendent le mieux) pour se manifester. Mais dans le passé la densification se fit également très lentement pour d'autres raisons (la taille des villes fut longtemps fonction de la productivité agricole). Dans les grandes villes il fallut plus d'un siècle pour augmenter la hauteur des immeubles d'un étage. On peut se demander si au-delà du rejet de la densification il n'y a pas également un rejet de la « vitesse d'urbanisation », le besoin d'avoir le temps d'adopter et d'assimiler les nouveaux arrivants.

Toutes ces raisons font que, même si une grande densité ne s'impose pas, celle qui paraît néanmoins utile nécessite des opérations publiques d'initiative supra communale qui ne sont dans l'immédiat envisageable que dans un nombre fort restreint d'agglomérations française, et ceci explique la lente aggravation d'une crise du logement en France dont la dimension urbanistique n'est jamais mise en avant

4) En guise de conclusion, les questions qui mériteraient que l'on se pose plutôt que se polariser sur l'objectif d'enrayer l'étalement urbain.

Les réflexions précédentes esquissent la voie d'un compromis possible. En fait je crois que dominant trois exigences principales : atténuer la crise du logement, éviter les inconvénients de la ségrégation sociale, et avoir une mobilité plus durable en perspective des crises environnementales probables (passage à l'après pétrole et effet de serre). S'il n'y avait que la crise du logement une relance de la politique foncière pourrait suffire mais elle exigerait des moyens financiers nouveaux et une capacité politique supra communale inexistante sauf exception. Limiter les conséquences de la ségrégation sociale débordent largement de l'urbanisme mais pour ce qui concerne l'urbanisme mobilisera des moyens analogues (mais à dose plus faible) que ceux qui nous permettraient d'accéder à une mobilité durable. Pour disposer d'une mobilité durable qui ne réduise pas les potentialités d'interactions sociales et ne contrarie pas le développement économique il est nécessaire d'avoir également une politique foncière, mais je pense que la hiérarchie des moyens en général envisagés (développer les infrastructures de transports collectifs et densifier ponctuellement autour des gares) n'est pas la plus efficace. Certes ces deux moyens sont pertinents mais ils viennent *après* une redéfinition des coûts de la mobilité selon le type de mobilité, la cohérence localisée entre parc d'habitat et d'emploi, et la politique foncière.

La redéfinition des coûts de la mobilité suivant le type de mobilité correspond à trois grands objectifs. En premier lieu limiter la possibilité d'utilisation des moyens de déplacements les plus rapides à l'interurbain mais en faisant payer le coût réel imputé à la collectivité (en particulier pour les marchandises et éventuellement en ajoutant un coût de précaution pour anticiper les hausses probables et investir pour se prémunir de la dépendance énergétique). D'avoir ensuite un réseau lent pour tout ce qui touche à la proximité (pour toute les interactions sociales pour lesquelles il y a plusieurs destination équivalente dans l'agglomération) ce qui permettra à la marche à pied ou aux cycles d'être des substituts possibles à l'automobile. Et d'avoir enfin un réseau intermédiaire principalement construit autour d'un réseau de transports collectifs performants. Sa vitesse serait aussi intermédiaire (entre celle de l'interurbain et celle de la proximité). Son niveau pourrait rester modéré dans

la mesure où la cohérence entre emploi et parc de logement n'obligera plus la mobilité quotidienne à compenser les contraintes qui pèsent sur la mobilité résidentielle.

Nous nous heurtons évidemment à de nombreuses contradictions pour mettre en œuvre une telle politique. Il faudrait que les institutions abandonnent leur compréhension du phénomène urbain au travers le seul prisme des politiques sectorielles. Il faudrait ne plus écouter ceux qui font de l'unification des bassins d'emploi la condition de la compétitivité sans jamais fixer de limite. Il faudrait que ces collectivités redeviennent interventionnistes à un moment où une « crise du collectif », résultante de l'évolution technique elle-même, réduit les marges de l'action publique. La ville ne peut prétendre échapper à cette crise du politique. Il est logique dans notre modèle de développement, que les territoires fassent plus facilement « sécession » que « société ».

Il faudrait que les urbanistes relativise le rôle du projet urbain et l'abandonnent comme promesse d'un monde meilleur. Une planification qui n'a comme moyen d'action que l'autorisation de bâtir ne peut plus prétendre orienter le développement urbain. La fiscalité de la mobilité et des localisations a peut être plus d'avenir mais aura néanmoins du mal à s'imposer pour toutes les raisons invoquées. Arriver à une même interprétation des dynamiques en cours est, sans doute, le préalable à toute politique mais en la circonstance les blocages accumulés laissent penser que seules les nécessités créés par l'environnement (pénurie énergétique et effet de serre) obligeront les acteurs institutionnels à réinventer les accords qui fonderont, au moins pour un certain temps, les principes futurs de l'organisation urbaine.