



La ville est le développement durable

Jacques Lévy

En repartant des différentes conceptions du rapport « nature » et « société » qui s'affrontent dans les débats sur le développement durable, Jacques Lévy défend ici l'idée que la ville compacte est le meilleur moyen pour concilier les enjeux économiques, sociaux et écologiques de la durabilité dans un monde qui s'urbanise à toute allure.

Le paradigme du développement durable, tel qu'il est défini dans le rapport Brundtland (1987) doit d'abord être compris comme un cadre de débats dont seuls les principes généraux sont explicités. Ce cadre ouvre une large palette de débats publics non seulement sur sa mise en œuvre, mais aussi sur les schèmes d'actions qui peuvent découler de ses valeurs fondatrices. Il contient donc une composante procédurale essentielle qui est indissociable du projet qu'il inclut : permettre l'appropriation par tous les acteurs, à toutes les échelles, d'un questionnement mondial sur le problème du développement.

Les deux versants de la conscience écologique

Cela étant posé, il serait contestable d'occulter la composante substantielle du paradigme du développement durable. Celle-ci porte notamment sur un point crucial : dès le rapport Brundtland, les trois « piliers » (croissance économique, cohésion sociale, préservation de l'environnement naturel) sont posés non pas comme étant contradictoires, mais comme compatibles entre eux. Plus encore, la notion fédératrice est celle de développement, dont la pertinence est contestée par un courant de pensée intellectuel et politique significatif, qui prend source dans le rapport Meadows pour le Club de Rome (1972). La définition du développement durable par le rapport Brundtland (I.3, §§ 27-30) constitue une réfutation sans équivoque des conclusions du rapport Meadows. En effet, le rapport Brundtland fait clairement l'hypothèse non seulement qu'il est possible de concilier les différents objectifs affichés, mais même que la réalisation de chacun d'entre eux épaulé les autres. À l'inverse, le rapport Meadows affirme que, quels que soient les choix et les orientations des sociétés contemporaines, seule une stricte limitation et, si possible réduction, de la croissance démographique et de la production pourraient permettre d'éviter une catastrophe écologique. Il ne faut donc pas confondre préoccupation environnementale et développement durable. Cette distinction est importante car, dans la configuration actuelle du monde des idées, trois grandes familles de conceptions de la nature sont l'enjeu du débat public, dont deux se réclament d'une conscience écologique.

C'est ce que résume le tableau ci-dessous. Il montre que les débats contemporains sont plus facilement lisibles si l'on distingue trois options, qui, bien sûr, se présentent souvent de

manière brouillée ou contradictoire. On a cherché ici à simplifier au maximum, en insistant sur les logiques de chaque paradigme, au risque, comme toujours en pareil cas, d'éliminer des nuances et des positions intermédiaires qui mériteraient d'être analysées. Ce tableau résulte, cependant, de la grande cohérence de chacune des conceptions : les modèles agro-industriel, néo-naturaliste et post-matérialiste possèdent des ressources substantielles, non seulement pour penser la nature et de développement, mais aussi en philosophie politique et morale, dans l'appréhension des différents domaines de la vie sociale (système productif, rapports sociaux, espace, temps, dans le domaine des valeurs, qui, dans les trois cas, semblent bien faire système. Cette classification peut notamment nous aider à comprendre comment l'urbain se situe dans le débat sur la place de la nature dans le projet social.

Figure 1. Nature et modèle de société dans le débat public contemporain.

		Paradigmes en débat		
		Agro-industriel	Néo-naturaliste	Post-matérialiste
Thématiques	Place de la nature	Objet-support de l'action La nature est un ensemble de ressources disponibles.	Acteur extra-sociétal indépendant La Nature recèle des valeurs intrinsèque et possède des droits.	Environnement, composante de la société La nature est un patrimoine historiquement construit et un bien public.
	Relation développement/ environnement naturel	Non-pertinence	Antinomie	Compatibilité
	Type de développement	Croissance	Décroissance	Développement durable
	Système de valeurs	Morale de la norme Scientisme, progrès technologique	Morale de la culpabilité Anti-humanisme, conservation de l'existant	Éthique Humanisme historique, progrès sociétal
	Logique du système productif	Production prédatrice	Prédation reproductive	Production reproductive
	Ressort de l'activité productive	Demande : programmation, standardisation	Besoins : tradition, adaptation	Désirs : innovation, création
	Acteurs dominants	Entreprises, États	Communautés	Individus, sociétés
	Valeurs liées à l'espace : habitat	Localisations, site, marché	Milieu, « pays », ruralité, localisme	Coprésence, lieux, urbanité, mondialité
	Valeurs liées à l'espace : mobilité	Libre-circulation, automobile individuelle	Enracinement, immobilité	Droit à la mobilité, transports publics

En effet, dans la colonne centrale, la ville fait partie des expressions critiquables par principe puisqu'elle manifeste une intervention induite (« impact ») sur la nature. Cette conception s'accompagne d'instruments de mesure comme celui de l'« empreinte écologique » proposé par Mathis Wackernagel (<http://www.footprintnetwork.org>), qui a pour mission de montrer le décalage entre surface occupée par une collectivité humaine et surface de ressources naturelles nécessaire pour assurer l'existence de cette collectivité. Plus la ville est dense, plus

son « empreinte écologique » sera importante, c'est-à-dire préoccupante. Cet outil est contesté par ceux qui notent que la bonne comparaison devrait être faite, toutes choses égales par ailleurs, entre une configuration spatiale étalée et dispersée et une configuration spatiale compacte et que la consommation d'étendue par habitant baisse en proportion inverse du degré d'urbanité, ce que masque, de par sa construction même, l'indicateur.

Cette critique émane notamment de ceux qui considèrent que la ville n'est pas seulement consommatrice mais aussi productrice de ressources et que le choix urbain permet un équilibre efficace entre ces deux éléments et une bonne économie de moyens dans l'ensemble de son système productif, tout particulièrement dans le domaine des ressources naturelles. En cohérence avec ce point de vue, si l'on considère la colonne de droite du tableau, on conclura que la ville a toute sa place dans le paradigme du développement durable et même qu'elle en est une pièce centrale. On peut même prétendre qu'en raison de sa sobriété de principe dans la consommation de surfaces, la ville est la configuration spatiale qui est la plus économe en matière d'artificialisation des sols, de consommation d'énergie et de production de gaz à effet de serre - d'autant plus que son espace interne est dense et divers. En ce sens, la ville, à condition qu'elle s'assume comme telle, peut être vue comme la composante spatiale du développement durable.

Modèles d'urbanité et développement durable

La discussion sur la ville durable doit cependant être replacée dans un débat public plus général sur les modèles d'urbanité, qui s'est rouvert dans les années 1980 à partir de l'analyse critique des effets du mouvement moderne en urbanisme et de la construction, sur de nouvelles bases, du concept d'urbanité. De nouveaux plans de conflit constituent le contexte dans lequel la question environnementale a pu se connecter à la question urbaine. En effet, si les tendances de l'évolution urbaine avaient été si puissantes et si univoques qu'elles n'aient laissé aucune possibilité d'inflexion, le débat sur le développement urbain serait devenu purement académique. Cette question mérite d'être posée car il n'y a pas si longtemps pour beaucoup d'observateurs, le modèle incarné à Los Angeles (affaiblissement marqué du centre historique, séparation des fonctions, fragmentation sociologique, étalement résidentiel illimité, domination écrasante des métriques automobiles) semblait devoir se diffuser dans le monde entier. Cette approche, encore en vogue jusqu'à la fin des années 1990, a perdu de sa vigueur en raison des évolutions perceptibles sur le terrain. Les évolutions spectaculaires de l'urbanisme en Amérique du Nord (y compris à Los Angeles) avec une renaissance des centres et de tout ce qui, dans l'imaginaire urbain, va avec, ont changé la donne. C'est aussi le cas des espaces nouvellement urbanisés en Asie où, malgré la confusion des orientations, le maintien de fortes densités rend improbable la réalisation d'une configuration urbaine étalée et fragmentée dans ces régions. Enfin, l'Europe manifeste un mouvement contradictoire (renforcement des zones denses ou moyennement denses, poursuite de la périurbanisation), dans lequel les acteurs *majoritaires* – ceux qui continuent de souhaiter un monde urbain structuré par la résidence individuelle et l'automobile, avec toutes les conséquences que cela implique – sont de moins en moins *légitimes*.

Le débat est donc ouvert, mais il se complexifie également car une multitude d'études contradictoires rend parfois difficile des conclusions tranchées. Par ailleurs, l'analyse fine des situations urbaines du point de vue du développement durable conduit à ne pas fétichiser certains objets techniques ou certains types architecturaux qui seraient, en soi, bons ou mauvais. Souvenons-nous, par exemple, que le pavillonnaire dense et le grand ensemble offrent des densités résidentielles proches.

Figure 2. Deux grands modèles d'urbanité en conflit

	« Amsterdam »	« Johannesburg »
Densité	+	-
Compacité	+	-
Interaccessibilité des lieux urbains	+	-
Présence d'espaces publics	+	-
Importance des métriques pédestres	+	-
Co-présence habitat/emploi	+	-
Diversité des activités	+	-
Mixité sociologique	+	-
Fortes polarités intra-urbaines	+	-
Productivité marchande par habitant	+	-
Respect de l'environnement naturel	+	-
Auto-évaluation positive de l'ensemble des lieux urbains	+	-
Autovisibilité et auto-identification de la société urbaine	+	-
Société politique d'échelle urbaine	+	-

Si l'on distingue, pour simplifier, deux grands modèles, celui centré sur la ville rassemblée (« ville compacte », « modèle d'Amsterdam ») et celui fondé sur l'urbain dispersé (« *sprawl* », « ville diffuse », « modèle de Johannesburg »), on constate que la prévalence de ces modèles varie selon les localisations et les échelles, comme le montre le tableau ci-après. Cela signifie que l'action publique ne peut pas être la même quand on se situe dans le centre d'une métropole européenne comme Londres ou Paris, ou dans la périphérie d'une petite ville située en Amérique du Nord mais aussi en Europe.

Figure 3. Géographie de la prévalence des modèles d'urbanité

Modèle d'urbanité	La ville rassemblée	Situation mixte	L'urbain dispersé
Choix dominant...			
...par continent	<i>Europe, Asie de l'Est, du Sud et du Sud-Est</i>	<i>Amérique latine, Monde arabe</i>	<i>Amérique du Nord, Afrique subsaharienne</i>
...par taille d'aire urbaine	<i>Métropoles</i>	<i>Villes moyennes</i>	<i>Petites villes</i>
...par gradient d'urbanité	<i>Centres</i>	<i>Banlieues, suburbain</i>	<i>Péri-, hypo- et infra-urbain</i>

Cela étant, il ne paraît pas impossible de dégager quelques lignes de force qui permettent de proposer un certain nombre d'intersections entre la dynamique urbaine contemporaine et les perspectives de la ville durable.

La mobilité au cœur des enjeux

La mobilité reste un point particulièrement crucial qui résume assez bien les enjeux du développement durable. En effet, cette thématique permet de mesurer la cohérence des différents piliers du développement durable et des différents objectifs concrets par lesquels on peut satisfaire à leurs exigences. On pourrait par exemple envisager de respecter le seul premier pilier en développant des voitures « propres » qui cesseraient d'émettre des gaz à effet de serre. En supposant que le parc ait été totalement remplacé par des voitures non polluantes et que donc celles-ci puissent être fabriquées à un prix accessible suffisamment vite pour anticiper sur la raréfaction des énergies fossiles, il faudrait aussi pour respecter les sols, la biodiversité et cycle de l'eau, diminuer l'emprise surfacique et l'artificialisation des sols. Cela se traduirait par une limitation de l'offre de voirie et par une densification du bâti. Or, dans toutes les villes qui ont tenté de concilier forte densité et automobile, l'échec s'est imposé rapidement, même quand on s'est lancé dans la construction de voies rapides urbaines ignorantes du patrimoine urbain. Ce fut le cas dans les villes asiatiques, au Japon puis dans les pays à développement rapide depuis les années 1970 (avec notamment les cas de Singapour, Hong Kong, Taïpeh et Séoul) et actuellement en Chine et dans les pays émergents d'Asie du Sud-Est. Le même résultat s'est imposé partout : dès que le niveau de motorisation a atteint un seuil important, le système routier s'est révélé incapable d'absorber la hausse du trafic. Il a fallu construire rapidement un réseau de transport public performant qui a peu à peu repris des parts de marché de plus en plus massives à l'automobile. On peut donc penser que la case en haut à droite du tableau est en pratique impossible à mettre en œuvre et que, fondamentalement, le développement urbain durable est incompatible avec la ville automobile.

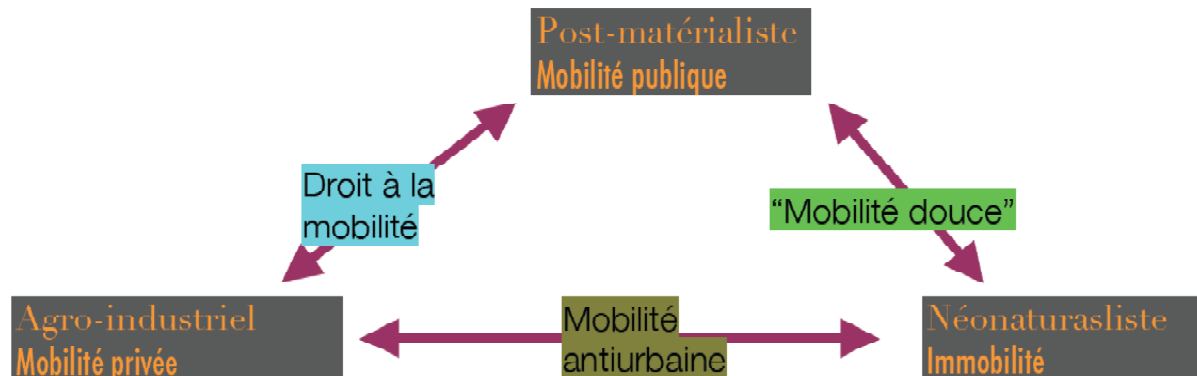
Figure 3. Environnement naturel, urbanité et développement durable

		Pilier II + III Développement de l'urbanité	
		OUI	NON
Pilier I Respect de l'environnement	OUI	<i>Métriques publiques [y compris transports individuels (taxis, covoiturage, autopartage)]</i>	<i>Métriques privées « vertes » (propulsion à énergie renouvelable)</i>
	NON		<i>Métriques privées classiques (véhicules à énergie fossile)</i>

Du fait de leur caractère peu consensuel et de leur difficile intégration dans un plan de conflit gauche/droite traditionnel, les enjeux de mobilité donnent lieu à des expressions politiques à la fois fortes et instables, qui sont représentatives d'un ensemble plus large de débat sur les modèles d'urbanité. Le schéma ci-dessous (figure 4) montre la multiplicité des alliances

possibles entre les trois approches de la nature (voir figure 1) sur les questions de mobilité.

Figure 4. Modèles de la nature et configuration des alliances sur les enjeux de mobilité.



Les formules qui apparaissent comme des enjeux directs du débat actuel – droit à la mobilité face à la valorisation de l’immobilité, mobilité douce réunissant tous les modes, publics ou privés, en opposition à la voiture individuelle ou encore défense des modes de déplacement ayant en commun de s’opposer aux métriques publiques intra ou inter urbaines – peuvent en fait être lues comme un point d’équilibre en tension. On comprend mieux ainsi comment des formulations non immédiatement intelligibles, comme celle de « mobilité douce », font en fait sens comme un hybride généré par des principes contradictoires. Il ne fait guère de doute que ces alliances reposent en partie sur des ambiguïtés, que la dynamique du débat public finira par lever. Il y a des variations et des modulations selon les pays et les circonstances, mais, dans l’ensemble, ce schéma s’applique à toutes les sociétés de la planète, comme d’ailleurs tous les grands débats sur la ville durable.

La ville durable est une ville qui s’assume comme ville

L’Europe peut être considérée comme la partie du monde qui s’est le plus spontanément engagée dans la projet systémique d’un développement urbain durable, ce qui est cohérent à la fois avec son histoire urbaine (car, pour les Européens, la ville rassemblée incarne « naturellement » l’urbain) et politique (avec la forte tradition de régulation publique). Cependant, la patrimonialisation du bâti, qui est aussi un domaine où l’Europe urbaine a longtemps été en pointe, peut aussi se retourner contre la durabilité, en rendant difficile voire impossible tout changement de la configuration matérielle de l’urbain, par exemple l’augmentation des densités. Ainsi, la sacralisation du « pavillon de banlieue » ou, plus généralement, la congélation du bâti datant de l’âge industriel, peut avoir pour effet d’empêcher l’urbanisation *in situ* des zones suburbaines, affaiblir la capacité à inventer de nouvelles polarités hors des centres historiques et repousser le développement urbain vers des périphéries lointaines.

Une approche forte, largement partagée même si elle ne fait pas l’unanimité tient dans la formule suivante : la ville *est* le développement durable. Dit autrement, cela signifie que le meilleur moyen pour le monde urbain de développer les principes de durabilité, c’est de s’assumer comme agencement fondé sur l’urbanité, d’aller de l’avant dans ce sens franchement, sans s’excuser, sans temporiser. C’est en se recentrant sur son métier que l’urbain peut à la fois être plus efficace : plus productif, plus solidaire et plus respectueux de

l'environnement. Cela signifie aussi que c'est, au sein des configurations urbaines existantes ou possibles, la ville, définie comme l'urbain par excellence parce qu'elle émet le moins de restrictions à la dynamique du couple densité/diversité, qui apparaît comme le choix le plus cohérent.

Références

Brundtland, Gro Harlem, 1987. *Our Common Future*, Bruxelles : Commission des Nations-Unies pour l'environnement et le développement.

Meadows, Donella H. *et al.*, 1972. *Limits to Growth*, Report for the Club of Rome, New York : Universe Book.

Jacques Lévy est géographe et urbaniste, professeur à l'École polytechnique de Lausanne, directeur du Laboratoire Chôros et codirecteur du Collège des Humanités. Il est codirecteur de la revue *EspacesTemps.net*.