

Lectures

**Sylvie Duvallard
et Sonia Guelton**

Coordination

REPENSER L'URBANISME

Thierry Paquot (dir), Infolio, collection « Archigraphy Poche », 2017, 163 p.

Un petit format et six petits chapitres, pour une grande question : « repenser l'urbanisme », telle est l'ambition de cet ouvrage. T. Paquot qui dirige l'ensemble en précise les contours : inciter à repenser l'urbanisme voire à l'abandonner, parce qu'il a été pensé pour et dans une idéologie « productiviste ». L'horizon souhaitable serait un urbanisme plus durable, un « éco-urbanisme » nourri d'un alterurbanisme teinté de décroissance. Pour penser autrement, il a réuni autour de lui quelques contributeurs donnant un éclairage nouveau à la question à partir de leur domaine d'expertise, à savoir la propriété foncière pour V. Renard, les mobilités pour J.-M. Offner, la sécurité pour S. Body-Gendrot et l'écologie pour F. Bonnet. Enfin, le lecteur retrouvera à la fin de l'ouvrage l'attelage intellectuel que forment C. Younes et T. Paquot. Ils mobilisent le milieu et les territorialités pour mieux mettre en avant le lien entre le niveau local et le global, en appelant à une « révolution urbaine » et imaginant des UTU (unité territoriale urbaine) au sein desquelles les décisions seraient prises dans un système démocratique large puisqu'il serait possible aux habitants de plus de 12 ans d'être éligibles et électeurs dans les instances décisionnelles. Le tirage au sort pourrait en être la modalité de désignation. L'initiative cultiverait « le sentiment d'appartenance pour une démocratie écologique dotée d'une éthique de l'environnement urbain ». Plus avant, V. Renard rappelle combien la France est attachée, à tort, à la propriété privée, alors que ses voisins font mieux en matière de captation de la rente foncière, pour conclure que ce qui est appelé

pompeusement « *marché foncier* » est davantage soumis aux « *aléas familiaux* » (divorce, décès), qui dictent le parcellaire, qu'à un « *bon aménagement* ». J.-M. Offner contribue à la réflexion en montrant l'évolution du lien entre urbanisme et mobilité à travers ce qu'il nomme les quatre âges de la mobilité (offre de transport/déplacement/ vies mobiles/ mobilité fluide et raisonnée). Il souligne l'ampleur du défi auquel nos sociétés se trouvent confrontées : réduire l'empreinte écologique de la mobilité sans nier son « *caractère progressiste* ». Le chapitre sur la sécurité revisite la sociologie urbaine à travers l'apport des différentes écoles nord-américaines (Chicago, L. A., New York). S. Body-Gendrot met ainsi en perspective les apports conceptuels des chercheurs européens en questionnant le sens des « *mots* » : sentiment d'insécurité, quartiers à risques, *Community*, etc. La réponse à la question empoisonnée de savoir « *si la criminalité et la vulnérabilité sont ou non favorisées par la densité ou l'étalement urbain* », est difficile puisqu'elle relève d'une autre dimension, celle du « *désordre comme signe de vitalité* » : tous les « *habitants ne se rallient pas aux dispositifs sécuritaires* » (vidéos de surveillance, résidences fermées etc.) préférant le désordre associé à la liberté. C'est un véritable plaidoyer pour le nécessaire besoin d'anarchie, d'imprévisibilité et paradoxalement de conflits qui stimulent l'implication des individus. Pour F. Bonnet, il est impératif de penser l'urbain avec l'écologie. L'auteur est un professionnel intervenant auprès des collectivités. Il revendique ce qu'il appelle une approche écologique ouverte c'est-à-dire qui intègre

l'économie, les enjeux fonciers et sociaux où chaque territoire a sa particularité. À partir d'interventions menées en France (Anglet/Saint-Étienne/ Toulouse), il soutient la nécessité d'une approche transversale de l'écologie au service du projet urbain. Le format réduit explique une certaine difficulté que rencontre le lecteur à faire le lien et à comprendre les choix des thèmes mobilisés pour produire de l'urbain autrement, même s'ils sont particulièrement adaptés au renouveau de la pensée urbaine. Pour autant, derrière le manque de logique apparent et de cohérence de l'ensemble, il est donné au lecteur l'opportunité de piocher des idées, d'alimenter ses réflexions au gré de ses centres d'intérêts. ■

Sylvie Duvallard

VIVONS LA VILLE AUTREMENT : DES VILLES DURABLES OÙ IL FAIT BON VIVRE AU QUOTIDIEN

Laurence Estival avec Marjorie Musy, Versailles, éditions Quæ, 2017, 167 p.

Entre rêve et réalité, le tableau de la ville durable qui nous est proposé met en scène une multitude de réalisations concrètes pour dessiner, à la manière d'un hologramme, une ville imaginaire qui réunisse ces champs de possibilité. Pour en arriver là, Laurence Estival, journaliste, et Marjorie Musy, directrice de recherche au Cerema, spécialiste de la prise en compte des interactions bâti-environnement pour la conception en milieu urbain, ont conjugué leur talent (de recherche et de mise en scène) pour repérer dans différents contextes internationaux les pratiques visant à protéger l'environnement, identifier les initiatives vertueuses pour la santé de l'humanité, pour plaider et convaincre de les développer. Elles ont retenu 6 thèmes du développement durable : l'énergie, la mobilité, le traitement des déchets, la



nature y compris l'agriculture, les risques environnementaux et le vivre ensemble social, des conditions pour vivre en ville tout en ménageant les ressources et les activités du quotidien. L'argumentaire donne une réalité à des concepts bien pensés mais généralement peu concrétisés. Il donne envie : pourquoi ne l'a-t-on pas fait plus tôt, plus partout ! Mais de suite la question se pose : pourquoi ça ne marche pas ? Les auteurs donnent la réplique aux détractations les plus courantes : les produits bio ne sont pas aussi sains, le frottement des pneus sur la chaussée est aussi polluant que les émissions de gaz d'échappement des véhicules... sans s'avancer toutefois sur les difficultés opérationnelles. Le lecteur retiendra les « bonnes pratiques » mais il n'aura pas le « mode d'emploi ». L'objectif des auteurs n'était pas là. Mais elles voulaient dépasser l'inventaire « à la Prévert » et démontrer la transversalité de la construction urbaine. Il faudra écrire une autre histoire. De celle-ci, il nous reste un espoir ou un mythe, le renouveau de la vie en ville. ■

Sonia Guelton

MARCHÉS DU LOGEMENT ET AIDES PUBLIQUES

Didier Cornuel, L'Harmattan, 2017, 212 p.

L'auteur, universitaire spécialiste des questions de logement, dresse un tableau d'ensemble de la situation de ce secteur et des politiques qui y sont consacrées. Il s'agit d'un ouvrage destiné à un large public, un livre d'initiation pourrait-on dire, écrit par un professeur expliquant de façon simple à ses étudiants des questions éco- ➔



→ nomiques parfois complexes. Une thèse est exposée d'emblée, qui revient comme une rengaine tout au long de l'ouvrage : « *il n'y a pas de pénurie de logements* » (titre du premier chapitre de la première partie). Les Français sont bien logés, dans des logements qui ne sont pas trop chers ni à l'achat ni à la location. Cette thèse repose sur le postulat (fictionnel) que le marché du logement est concurrentiel, les loyers en étant un bon baromètre (sachant que le secteur locatif est le marché directeur pour l'analyse économique). Or, selon l'auteur, les loyers sont restés stables depuis une quinzaine d'années. De plus, le taux de vacance élevé vient démontrer qu'il y a surabondance de logements offerts, parce qu'on construit trop, que ce soit au niveau national ou local : il n'y a pas de pénuries sectorielles (HLM) ou locales, ni de zones tendues (même dans le cas parisien). Des comparaisons avec nos voisins (Allemagne, Royaume-Uni, Suisse) viennent étayer le raisonnement. Il ne s'agit pas, dans cette présentation de l'ouvrage, de faire une critique de la thèse principale de l'auteur, ni d'ouvrir une polémique avec lui, mais de noter que quelques libertés sont prises avec les faits et les chiffres. C'est assez fréquent lorsqu'il s'agit de démontrer que l'on a raison contre beaucoup de monde. Mais, si les positions minoritaires sont toujours inconfortables, le dérangement qu'elles produisent sur des conclusions bien établies est profitable à la réflexion. C'est un des aspects qui justifie la lecture du livre de D. Cornuel. L'auteur en vient ensuite à l'analyse des politiques du logement. Il ne lui est pas difficile de démontrer que la multiplicité des dispositifs et des objectifs poursui-

vis la rendent confuse. Le soutien à la construction est largement inutile (puisqu'on construit trop) et inefficace. Le secteur HLM, analysé avec finesse et détails, coûte cher en gestion et « *transferts à l'occupant* » (personnes logées gratuitement ou à un tarif préférentiel), il n'est ni réellement social ni promoteur de mixité. Les aides à la personne et la défiscalisation des investissements privés n'échappent pas à la critique.

C'est pour tenter de remédier aux incohérences de cette politique que D. Cornuel présente, dans la partie finale de l'ouvrage, des propositions de réformes avec l'objectif de « *fournir à tous un logement décent à un coût supportable* ». Puisque « *les trois quarts des ménages peuvent se loger décentement sans aide publique, [...] l'intervention publique doit être résiduelle* » (p. 188). Pour le quart restant, la politique résiduelle nécessaire doit s'inspirer d'une logique redistributive (transferts des riches vers les pauvres) qui traite également les égaux (à revenu égal, on doit bénéficier d'aides égales). Or, sur le premier point « *les aides à l'investissement locatif mises en place depuis 30 ans sont totalement anti-redistributives* » (il faut donc les supprimer) et, sur le second, les locataires d'HLM sont favorisés par rapport à ceux du secteur privé (il faut donc, soit le réserver aux plus pauvres, soit le banaliser en l'ouvrant à tout le monde, avec des bailleurs d'organismes HLM ordinaires, mais à but non lucratif). Ces réformes sont rendues difficiles par l'addiction aux aides dont souffre le logement, tant du côté des opérateurs que des ménages, tous bénéficiaires. ■

Jean Cavailhès

URBANISME ET MOBILITÉS, DE NOUVELLES PISTES POUR L'ACTION

Xavier Desjardins, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2017, 225 p.

À contre-courant de l'approche classique qui envisage le réseau de transport comme élément structurant du territoire, Xavier Desjardins, professeur d'urba-

nisme à la Sorbonne, propose ici de voir les effets des agencements territoriaux sur la mobilité. Faisant une synthèse des travaux présentés dans son habilitation à diriger des recherches, cet ouvrage présente plusieurs études de cas sur des territoires variés, français et européens, pour étudier les configurations territoriales qui pourraient favoriser les modes alternatifs à l'automobile. Les « *nouvelles pistes pour l'action* » proposent dans un premier temps une autre manière de considérer le territoire et la dépendance automobile. Cette notion de dépendance automobile a été développée dans les années quatre-vingt-dix par Gabriel Dupuy pour décrire un système dans lequel l'usage de l'automobile est central et se renforce lui-même avec les pratiques, générant des externalités positives pour ceux qui y participent (« l'effet de club ») et des externalités négatives pour la société (les nuisances environnementales notamment). À partir d'exemples péri-urbains et ruraux, l'auteur montre cependant que l'image d'Épinal de l'habitant de la campagne forcé de prendre sa voiture pour se déplacer est parfois un peu dépassée. Ces habitants sont relativement proches de la plupart des services et équipements de la vie quotidienne. Mais l'organisation de l'espace ne propose pas de solutions faciles ou alternatives pour s'y rendre sans voiture. Les zones commerciales sont aussi souvent implantées le long du réseau routier et sans tenir compte des autres moyens de déplacement, notamment les modes « actifs » (où l'énergie est fournie par l'être humain) : une meilleure insertion dans le tissu urbain favoriserait leur accessibilité, et donc leur attractivité. X. Desjardins constate ainsi un impensé dans ces territoires « *sans urbanistes* » qui tendrait à favoriser la dépendance automobile. Dans un second temps, l'auteur explore ce qu'il considère comme le pendant de la dépendance automobile : la « *dépendance ferroviaire* ». À partir de l'exemple de l'Île-de-France, il montre qu'on peut atteindre une dépendance ferroviaire au terme d'une plani-

fication constante sur plusieurs décennies, mais des retombées négatives apparaissent aussi, autres que celles générées par la voiture. Si le réseau de transport francilien s'est développé dans une certaine continuité à travers les différents plans qui l'ont façonné, son extension a cependant rarement été conçue en relation avec les autres politiques d'urbanisme, notamment celles du logement. Les effets sur les prix du foncier n'ont pas été pensés en amont et ont entraîné une hausse des prix des logements. Pour l'auteur, cette dissociation entre politique de transport et de logement a amplifié la croissance des inégalités sociales et spatiales dans la région francilienne. Il y a donc une différenciation dans la manière de planifier le transport, entre des territoires « *sans urbanistes* » dans lesquels la suprématie de la voiture n'est pas remise en question, et des territoires urbains dans lesquels différents plans tentent de limiter les externalités environnementales négatives de l'automobile par un réseau ferroviaire dense, sans pourtant en limiter l'impact social. Si les constats présentés dans ce livre n'ont rien de nouveau, l'auteur présente cependant une analyse fine et pédagogique des enjeux corrélés de l'aménagement et du transport. Son constat fera certainement grincer des dents, à un moment où l'efficacité et les économies semblent être le mot d'ordre des politiques publiques : quel que soit le système de transport choisi, ferroviaire ou automobile, il faudra déployer une action publique coûteuse pour en limiter les externalités négatives. Et c'est en déployant une politique conjuguée d'aménagement et de transport sur tous les territoires que les pouvoirs publics parviendront, sur un temps long, à développer des alternatives viables à la voiture. ■

Manon Eskenazi

