

Urbanisme

Des villes plus humaines et reliant, une priorité pour l'action publique

> Antoine DE BORMAN (*) et Jérémy DAGNIES (**)

Les besoins de réinventer la ville sont chaque jour un peu plus criants. S'interroger durablement sur son aménagement, sa mobilité ou son rapport à la nature devient impératif. Dans une approche globale, il s'agit surtout de permettre à chaque ville de trouver sa propre identité en articulant au mieux ces différentes dimensions. Avec, comme priorité, la qualité de vie des habitants et usagers. C'est ce que propose le concept de ville reliante.

En ce début de nouveau millénaire, les défis planétaires se multiplient : climat, pauvreté, accès à une alimentation suffisante et saine, biodiversité, pollution de l'air, de l'eau et du sol... Or, selon l'ONU, 54 % de la population mondiale habite actuellement en milieu urbain. Ce taux pourrait grimper à 66 % d'ici 2050. Autant dire que, d'une part, les défis planétaires ont et auront pour une part importante une origine urbaine ; et que, d'autre part, il n'y a pas de solutions pour réussir la transition vers un monde soutenable si l'on ne se soucie pas en priorité des villes.

Plusieurs modèles de villes, comme les éco-cités¹, les villes zéro carbone², les villes denses³ ou solaires⁴, tentent de répondre de manière plus ou moins ciblée aux enjeux évoqués. Les villes durables souhaitent assurer la survie de la planète à long terme en conciliant les contraintes économiques, sociales et environnementales. Les *smart cities* viennent enfin en soutien des villes durables en y adjoignant la dimension technologique liée aux évolutions digitales.

Ces concepts tentent de répondre avec volontarisme aux défis majeurs auxquels nous sommes confrontés. Ils en oublient toutefois trop souvent les bénéficiaires de l'espace urbain : l'usager, l'habitant, les ménages qui composent et interagissent au sein de cet espace. C'est la raison pour laquelle nous proposons une nouvelle vision de la ville, axée sur la qualité de vie de ses usagers : la ville reliante, les *linking cities*. Ce modèle place le développement des liens (entre habitants, avec la nature, entre les générations, entre les quartiers...) au cœur du projet urbain.

Une vision humaine de la ville

L'érection de gratte-ciel, d'autoroutes urbaines, de vastes esplanades a longtemps guidé l'action des urbanistes. Trop souvent, toutefois, l'attention portée sur les symboles architecturaux a primé sur une considération plus essentielle : que se passe-t-il entre ces objets d'architecture ? Pour le dire simplement : pourquoi se sent-on bien ou non dans une ville ?

Si nous insistons sur l'échelle humaine de la ville, c'est que, parfois, le geste architectural animé de grandes ambitions a adopté une vue d'hélicoptère plutôt que de se mettre à la place de l'usager. Mais aussi parce qu'il est vain de croire que la réponse aux grands défis du XXI^e siècle peut être trouvée sans que le principal concerné – le citoyen – y voie une dynamique positive susceptible d'améliorer sa qualité de vie.

Pas de solutions au défi climatique si le citoyen ne prend pas conscience, dans ses gestes quotidiens, de la nécessité de modifier ses habitudes de consommation pour diminuer son empreinte environnementale. Pas de solutions aux difficultés de mobilité si l'on ne facilite pas la vie de celui qui souhaite recourir à d'autres modes de déplacement que la voiture, ou tout simplement à limiter ceux-ci. Pas de dynamisme économique dans la ville si les commerces sont systématiquement mis en concurrence avec des centres commerciaux situés en dehors des agglomérations, et qui renforcent les défis environnementaux ou de mobilité. Et comment favoriser l'insertion et la mixité sociales si les fractures qui traversent la société sont traduites physiquement par des ruptures dans la ville ?

La bonne nouvelle est que les aménagements physiques ont un réel impact sur les comportements, les

1. Voir, par exemple www.ecocities.logement.gouv.fr

2. La ville danoise de Copenhague veut devenir la première capitale du monde qui n'émet plus de CO2 dans l'atmosphère.

3. Voir par exemple l'agglomération milanaise. Pour en savoir plus : R. CAMAGNI, M.-C. GIBELLI et P. RIGAMONTI, « Formes urbaines et mobilité : les coûts collectifs des différents types d'extension urbaine dans l'agglomération milanaise », *Revue d'économie régionale et urbaine*, 2002, n° 1, pp.105-139.

4. Exemples : Fribourg-en-Brisgau (Allemagne) ou Masdar (Émirats arabes unis).

mentalités et l'interaction des usagers de cet espace. Lorsqu'une cour intérieure apporte intimité et possibilités de rencontre, des solidarités neuves naissent entre les habitants qui entourent cette cour. Si les trottoirs sont élargis et que les rues sont animées, le nombre de passants augmente. Or, les usagers modifient avec une rapidité parfois étonnante leurs comportements à la suite à nouveaux aménagements.

Respecter les échelles

Notre réflexion s'appuie notamment sur l'ouvrage de Jan Gehl, « Pour des villes à échelle humaine »⁵. L'architecte danois nous apprend qu'un critère crucial lorsqu'on aménage les espaces est de respecter l'échelle de l'espace pour qu'il soit adapté à la taille des êtres humains.

Ce respect des échelles doit guider la création de logements. Lorsque des tours d'immeubles de plus de cinq étages sont érigées, les habitants des étages supérieurs ne sont plus reliés à l'espace public, qui devient stérile aux alentours. Les habitants n'interagissent pas entre eux et ne se reconnaissent généralement pas. Pourtant, concilier densité de l'habitat avec ouverture de celui-ci vers l'extérieur est tout à fait possible.

La création de piétonniers doit également respecter cette question d'échelles. À Bruxelles, on constate de manière paradoxale que ce sont sur les artères les plus larges que l'on crée des piétonniers alors que les rues adjacentes, plus étroites, sont laissées à la circulation automobile.

Pour que l'échelle des aménagements soit respectée, il convient dès lors d'aborder la question sous une approche par quartiers, afin de développer des « villages en ville ». Ces villages urbains dotés d'une identité propre sont susceptibles de favoriser un sentiment d'appartenance de ses habitants et usagers, et ainsi de développer des solidarités interpersonnelles. Une sociologue strasbourgeoise, Valérie Lebois, a analysé l'impact de ces aménagements⁶. Elle a pu démontrer comment un couple de personnes âgées est resté autonome grâce aux contacts nouveaux développés dans un logement articulé autour d'une cour semi-privative, propice aux bavardages et échanges entre voisins.

La cour semi-privative est exemplative d'aménagements créateurs d'intimité tout en étant ouverte sur l'extérieur et donc à tous. Cette démarche s'inscrit totalement dans l'idée de villes passantes, chères à David Mangin⁷, l'architecte français célèbre notamment pour le réaménagement des Halles à Paris. Il dénonce à cette occasion le risque de multiplication des *gated communities* et d'espaces privatisés,

dont les villes belges ne sont pas immunisées. Cette privatisation de l'espace public favorise, à travers la division de l'espace, les ségrégations sociales. Selon nous, les villages urbains au sein d'une ville reliante doivent pouvoir être traversés de part en part et être accessibles à tous.

Mieux aménager les espaces

Bien entendu, il n'y a aucun lien automatique entre les aménagements et les comportements de ces usagers. Mais la capacité à développer des facteurs favorables à l'émergence de comportements plus responsables, plus fraternels, plus conviviaux par l'aménagement des espaces est évidente.

À cet égard, l'animation des rues est essentielle pour valoriser les déplacements piétons et pour donner une âme riante et vivante à ces villages en ville. Les commerces sont évidemment des acteurs majeurs de cette animation. Ce secteur connaît pourtant des difficultés importantes dans les centres d'agglomération. Dire qu'il n'y a qu'une seule cause à ces difficultés serait réducteur. Mais la concurrence jouée par les centres commerciaux en dehors des agglomérations est un facteur majeur. Il est temps de prononcer un moratoire sur la création de nouveaux centres commerciaux en dehors des cœurs d'agglomération, alors même que ces centres sont anachroniques par rapport aux défis environnementaux, de mobilité et d'interactions dans le projet urbain.

« Il est temps de prononcer un moratoire sur la création de nouveaux centres commerciaux en dehors des cœurs d'agglomération. »

Longtemps, les aménagements des villes ont eu pour objectif de minéraliser l'espace et de repousser la nature en dehors. Ce n'est que depuis quelques années que la nécessité de développer les liens entre la nature et la ville devient une évidence. Ces liens répondent bien sûr à des préoccupations esthétiques, mais en réalité, derrière cette dimension, se cache également la nécessité de répondre au besoin de chaque être humain d'être relié à l'environnement naturel. Il est en effet prouvé que la nervosité, le stress et l'anxiété, voire les difficultés de sommeil, sont plus présents lorsque nous sommes coupés de tout élément naturel (eau, forêts, ligne d'horizon...).

Enfin, la recherche d'un meilleur équilibre pour l'autonomie de la ville quant à ses besoins quotidiens

5. J. GEHL, *Pour des villes à échelle humaine*, Éditions Écosociété, Montréal, 2013.

6. V. LEBOS, « Entre le logement et la rue, des espaces ambigus ouverts à un processus de production plurielle », *Revue Géographique de l'Est*, 2014, vol. 54 / n°3-4, <http://journals.openedition.org/rge/5258>.

7. D. MANGIN, « Pour une ville passante et métisse », *Le Journal de l'école de Paris du management*, 2006, vol. 58, no. 2, pp. 23-28.

est évidente. L'alimentation des habitants ne peut dépendre uniquement de ses alentours. L'énergie consommée peut être produite localement. Ce rapprochement entre production et consommation est important pour répondre en soi aux défis climatiques et environnementaux. Mais aussi parce qu'une réponse structurelle nécessite que, au quotidien, les habitants soient confrontés aux conséquences qu'implique leur alimentation ou leur fourniture d'énergie.

Une mobilité douce

La mobilité est probablement le levier le plus immédiat auquel on peut faire référence lorsque l'on parle de ville reliante. Dans une ville comme Bruxelles ou encore dans certains centres-villes wallons, nous savons combien les difficultés liées à la mobilité peuvent scléroser et freiner les ambitions en matière de qualité de vie. À l'inverse, identifier un ou plusieurs modes de déplacement alternatifs à la voiture comme priorité dans le projet urbain est un levier puissant pour nous conduire vers une ville reliante. Ainsi, le vélo occupe encore une part beaucoup trop marginale dans l'ensemble des déplacements. Les investissements placés dans l'accroissement de ce mode de transport comportent pourtant de nombreux effets retours positifs, qui dépassent souvent largement les investissements consentis. Une cité qui porte son attention sur les déplacements cyclistes sera généralement attentive à l'ensemble des déplacements doux, à la qualité des aménagements urbains. De plus, le recours au mode cyclable a un impact positif sur la santé des usagers, ou encore sur la vitalité des commerces de proximité. Sans compter, naturellement, la diminution des émissions polluantes.

Néanmoins, une mobilité de qualité ne peut dépendre des seuls déplacements doux. Un réseau de transport public de qualité aura un impact positif sur l'attractivité de la ville, mais permettra également d'assurer un lien plus direct et évident entre des quartiers périphériques et les quartiers centraux.

En matière de mobilité, il n'y a aucune fatalité. Les exemples nous montrent qu'il est possible d'améliorer, parfois rapidement, la situation, pour autant qu'on s'en donne les moyens, qu'on fixe la vision et qu'on assure sa stabilité dans le temps. Et pour autant qu'on assure la cohérence de cette vision de mobilité sur l'ensemble de l'espace urbain.

Une participation citoyenne

Favoriser une ville à échelle humaine n'a bien entendu de sens que si les citoyens sont inclus dans

cet aménagement urbain. Aujourd'hui, la réglementation prévoit, selon des modalités précises, la manière dont les citoyens—les riverains le plus souvent—doivent être consultés. Bien souvent, cette consultation intervient fort tard. En particulier pour les grands projets d'aménagement ou de promotion immobilière, les enquêtes publiques sont organisées lorsque tous les paramètres—programmation, affectation des budgets, critères architecturaux—ont déjà fait l'objet d'un accord des autorités. Ces décisions sont dès lors difficiles, à ce moment, à remettre en cause. Certains exemples étrangers nous montrent toutefois que ce processus, qui mène le plus souvent à des formes de confrontations avec les autorités ou entre les habitants, n'est pas le seul possible. La participation des citoyens beaucoup plus en amont permet en effet de renforcer l'adhésion aux projets, d'en améliorer la qualité et parfois même d'en accélérer la réalisation concrète. Ce type de co-construction devrait être beaucoup plus régulièrement utilisé, en particulier dans le cas de grands projets d'aménagement.

Se créer une identité

Pour conclure, nous avons tenté ici de démontrer la pertinence du concept de villes reliantes ou *linking cities* pour fonder un projet de ville. Ce concept nous semble en effet plus fécond et riche que d'autres concepts urbains parce qu'il permet d'englober de nombreuses dimensions et de mettre en évidence l'interconnexion entre celles-ci pour la qualité de vie des habitants. La question est : comment commencer ? Comment mettre en œuvre un projet qui a une telle ambition, une telle ampleur ?

Les exemples de projets urbains qui nous viennent d'autres villes européennes nous montrent que l'essentiel est avant tout de faire un choix dans la vision de ville à développer, de s'y tenir et de l'installer durablement dans le temps. Ainsi, Groningen a choisi de valoriser l'augmentation des déplacements cyclables ; Rennes fait le choix de la participation citoyenne ; Berlin articule son développement sur la valorisation de créations artistiques et culturelles. La première étape est avant tout de se créer une identité autour d'une dimension structurante autour de laquelle s'articulent les initiatives. Les différentes dimensions que nous avons développées ici, guidées par une vision partagée, pourront alors compléter ce projet urbain afin de parvenir progressivement à l'objectif ultime : la ville reliante. #

(*) Directeur du CEPSS
(**) Conseiller au CEPSS.