

Quel projet pour la ville diffuse, polycentrisme ou isotropie ?

En France, le consensus dans la communauté des professionnels comme parmi les décideurs politiques autour de la maîtrise de l'étalement et de l'intensification de l'urbanisation cache une analyse insuffisante des mécanismes de la diffusion urbaine. Il serait plus judicieux de s'appuyer sur des recherches menées ailleurs, notamment en Italie autour du concept de *città diffusa* (ville diffuse).

Par **Gilles Novarina**,
professeur à l'Institut
d'urbanisme de Grenoble

L'idée d'étalement urbain renvoie à une conception selon laquelle une ville dont on aurait mal maîtrisé la croissance connaîtrait un développement incontrôlé, à l'image de la constitution d'une tache d'huile sur un matériau poreux. Il s'agit d'une représentation récurrente dans la pensée urbanistique, qui mythifie le passé pour mieux dénigrer le présent. La solution est alors toute trouvée : il convient d'en revenir à une urbanisation compacte, dense, aux limites précises. Les détracteurs de l'étalement urbain, s'ils appuient leur raisonnement sur le cas français, ont tendance à le considérer comme un phénomène universel, dont la cause principale est la montée en puissance dans les sociétés contemporaines de l'individualisme, ce qui explique la volonté d'accéder, quelles que soient les conséquences d'un tel choix, à une maison individuelle.

FORMES DE DIFFUSION URBAINE CONTRASTÉES

Les *new urbanists* américains sont les premiers à avoir établi une distinction entre le *sprawl*, royaume des *detached homes*, et la *suburbia*, forme urbaine qui correspond à la recherche d'une vie communautaire de voisinage. Les théoriciens français de la rurbanisation ont retenu de cette analyse le rêve de la maison individuelle, oubliant bien des aspects du constat de leurs collègues nord-américains. Le *sprawl* n'est pas un phénomène marginal puisqu'il accueille plus de 60 % de la population des États-Unis. Il a pris la forme de développements de faible densité, composés d'unités monofonctionnelles reliées par des routes à grande circulation. Caractérisé par l'absence de centre et l'imprécision des frontières, il constitue un patchwork d'où sont absents les espaces publics. Les raisons de cette modalité d'urbanisation sont liées à la fois à des processus globaux (poursuite par la population d'un

idéal d'individualité, de domesticité et de mobilité) et à des stratégies d'aménagement du territoire (développement sans fin des voies à grande circulation, rôle croissant des professionnels possédant des compétences sectorielles par rapport aux planificateurs et aux urbanistes, influence des investisseurs proposant des produits immobiliers spécifiques)¹. La forme prise par la périurbanisation en France est profondément différente². Au cours des trente dernières années, la construction de maisons individuelles sur des parcelles isolées tend à devenir minoritaire, au fur et à mesure que s'affirme le rôle des lotisseurs et des constructeurs en mesure de proposer des produits immobiliers accessibles aux ouvriers qualifiés, aux employés et aux cadres moyens. Cette forme d'urbanisation a été accompagnée par des politiques communales, qui ont eu pour cadre l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'occupation des sols, et elle a contribué à un développement local qui est passé notamment par le maintien (voire la création) d'équipements, commerces et services. Toutefois, en France, la rurbanisation a concerné en premier lieu l'habitat. Et, dans un contexte marqué par une désindustrialisation plus forte et plus rapide que dans la plupart des autres pays européens, les emplois (de plus en plus tertiaires) sont restés concentrés dans le cœur des agglomérations urbaines.

Les espaces paysagers ne
sont-ils pas de nouveaux
monuments ?

Le terme de *città diffusa* (ville diffuse), inventé par les urbanistes italiens, sert à caractériser une tout autre réalité³. La diffusion de l'urbanisation a accompagné un mouvement de décentralisation des activités et des emplois et, dans un contexte d'affaiblissement de l'État-providence, correspond à une volonté

d'une partie de la population de vivre en famille dans une *casa su lotto*, maison comprenant plusieurs appartements et permettant d'accueillir les différentes générations de la famille élargie.

L'émergence de la Troisième Italie, dont le développement est fondé sur la petite entreprise et le *made in Italy*, s'accompagne de la constitution progressive d'une nouvelle forme de ville

dont la structure originelle est formée par un ensemble de petites villes, de bourgs et de hameaux reliés par un réseau serré de voies et de chemins ruraux, un patchwork associant l'ancien village, l'ensemble collectif, le lotissement, le parc d'activités et le *mall* commercial.

L'interpénétration des espaces urbains et ruraux, qui caractérise l'ensemble des formes urbaines que nous venons de décrire (*sprawl*, rurbanisation, *città diffusa*), prend sens à l'échelle de ce que les *new urbanists* appellent la *city region*⁴ et suppose donc une action collective de planification territoriale⁵ à l'échelle d'une aire vaste. Elle implique par ailleurs des interventions appropriées à chaque contexte particulier.

UN CHAMP D'ACTION NOUVEAU

Cet élargissement du champ d'action de la planification territoriale suppose non seulement de nouvelles coopérations entre les différents échelons de collectivités publiques (région, département ou province, intercommunalités, communes), mais aussi l'adoption de nouveaux modèles d'organisation spatiale. Le premier des modèles proposés (par l'Union européenne) est le polycentrisme. Esquissé pour la première fois par les promoteurs de la cité-jardin Ebenezer Howard et Raymond Unwin au début du XX^e siècle, ce modèle convient mieux à l'organisation de territoires non encore urbanisés et apparaît difficilement applicable à la requalification et à la restructuration des espaces en large partie urbanisés de la ville diffuse.

Le second modèle, celui de l'isotropie, avancé plus récemment, à l'occasion notamment du concours du Grand Paris, part du postulat selon lequel la ville diffuse est une réalité d'ores et déjà palpable dans les sociétés contemporaines. L'enjeu n'est donc pas d'empêcher la constitution de cette nouvelle forme de ville mais de proposer des pistes pour sa réorganisation. Tout le monde sait par ailleurs que résider dans un centre-ville ou dans une périphérie ne présente ni les mêmes avantages ni les mêmes inconvénients. Mettre en œuvre un « projet de l'isotropie »⁶ suppose de transposer les pratiques de l'urbanisme à une échelle territoriale plus large. Les enjeux de la planification territoriale actuelle impliquent en effet de revisiter les thématiques qui sont au cœur de la réflexion urbanistique depuis la fin du XIX^e siècle : l'organisation d'un système de mobilité qui garantisse un équilibre entre les différents modes de déplacement (marche, vélo, transports collectifs, voiture) ; l'évitement des enclaves résidentielles de manière à donner naissance à un véritable tissu urbain ; la répartition des équipements et services de proximité (ce qui renvoie à la problématique de l'unité de voisinage) ; la mise en place d'une « juste distance »⁷ entre espaces naturels et agricoles d'une part, espaces urbanisés de l'autre ; la réflexion sur une mixité fonctionnelle acceptable.

Différentes expériences permettent d'envisager de manière plus concrète

la constitution progressive d'une ville isotrope⁸. Une des conditions à remplir est la réalisation d'une « ville poreuse », grâce à la mise en place d'un réseau serré de voies, de chemins, de parcours, de corridors écologiques, d'infiltrations de nature, qui permettent la « percolation » des activités humaines d'une part, de la faune et de la flore de l'autre. Mais cette « accessibilité » généralisée – pour reprendre l'expression chère à Ildefonso Cerda – ne signifie pas pour autant l'absence de polarités, de nœuds, voire de monuments. Les situations d'intermodalité (rencontres en un point donné de plusieurs lignes de transport de natures diverses) apparaissent particulièrement propices à l'organisation de ce que les *new urbanists* dénomment les *transit oriented developments (TOD)*, qui regroupent, à proximité d'une gare, d'une station de métro ou de tramway, un ensemble de commerces et de services, alors que les grands couloirs de transports publics peuvent devenir les lieux privilégiés d'implantation des activités économiques de production ou de services. Quant aux espaces paysagers que constituent les crêtes boisées des collines, les ripisylves des cours d'eau, les coteaux accueillant des cultures en terrasse ou les plaines agricoles, ne sont-ils pas appelés à devenir de nouveaux « monuments » pour la ville contemporaine, à condition de faire l'objet d'aménagements appropriés ? ■ **Gilles Novarina**

① J. A. Dutton, *New American Urbanism*, Milan, Skira, 2000.

② G. Bauer, J.-M. Roux, *La Rurbanisation ou la ville éparpillée*, Seuil, 1976.

③ F. Indovina, F. Matassoni, M. Savino, M. Semini, M. Torres, L. Vettoretto, *La città diffusa*, Venise, DAEST, IUAV, 1990.

④ P. Calthorpe, W. Fulton, *Planning the end of the sprawl. The regional city*, Washington, Island Press, 2001.

⑤ G. Novarina, M. Zepf, « Territorial planning in Europe: New concepts, new experiences », *DISP*, n° 179, 2009, pp 18-27.

⑥ P. Vigano, *Les Territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissances*, Genève, MétisPresses, 2012.

⑦ B. Secchi, *De l'urbanisme et de la société ?* Grenoble, Université Pierre Mendès France, 2004.

⑧ B. Secchi, P. Vigano, *La Ville poreuse. Un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'Après-Kyoto*, Genève, MétisPresses, 2011.

