Densifier les banlieues

Eric Charmes

▶ **To cite this version:**

Eric Charmes. Densifier les banlieues. Etudes foncières, 2002, 99, pp.32-35. halshs-00109847

HAL Id: halshs-00109847
https://shs.hal.science/halshs-00109847

Submitted on 17 Nov 2006

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Densifier les banlieues

Dans le choix de la localisation de son logement, chaque ménage réalise, de facto, des arbitrages entre des aspirations contradictoires : la proximité des services et de l'emploi, la tranquillité, l'espace, l'animation urbaine… On ne pourra amener les ménages à renoncer à l'espace de la maison individuelle pour des " maisons de ville " si on ne leur offre pas, en contre partie, une véritable ambiance urbaine.

© E.C

L'auteur :
Éric Charmes, laboratoire CNRS " Théorie des mutations urbaines

La densification des grandes agglomérations apparaît comme le Saint Graal de ce qu'il est convenu d'appeler le développement durable. Elle semble plus particulièrement être l'un des meilleurs outils à la disposition des urbanistes pour réduire l'usage de l'automobile, des statistiques incontestables montrant en effet une corrélation entre la densité et l'usage des transports en commun[2].

À partir de ce constat simple toutefois, les politiques publiques ont tendance à se fourvoyer dans la densité pour la densité. Or la densité n'a pas d'intérêt pour elle-même mais pour ses corrélats, aux premiers rangs desquels figurent non seulement la desserte en transports en commun, mais aussi l'animation urbaine et l'accessibilité rapide à des services, des commerces et des équipements. Tout indique en outre que, pour créer la ville dense, la production de ces corrélats est plus importante que la densité elle-même.

Les politiques de densification se heurtent toutefois à une autre difficulté apparemment insurmontable : la préférence d'une large majorité des Français pour la maison individuelle. Cette préférence semble condamner les politiques de densification à la production de logements sociaux, c'est-à-dire de logements destinés à une clientèle captive.

Comme on le verra cependant, le marché immobilier n'est pas aussi opposé à la densification qu'on le pense, même en dehors des centres-villes. Diverses actions prenant appui sur les tendances du marché peuvent même être envisagées. La densification des communes de première couronne en est une. Les acteurs du marché immobilier s'y consacrent activement mais le processus gagnerait à être accompagné politiquement par des actions en faveur du commerce de proximité.

D'autres pistes existent en grande banlieue, notamment autour des anciens noyaux villageois. Actuellement, l'utilisation par les promoteurs immobiliers de l'image du village est souvent réduite à du marketing et à l'exploitation commerciale du très répandu fantasme villageois. Ceci décrédibilise largement ces opérations auprès des universitaires. Leur critique est juste mais partielle : les données précises manquent, mais celles qui sont disponibles montrent que ce type d'environnement peut avoir un impact sur l'usage de la voiture..

1.L'auteur est chercheur indépendant
2.Vincent Fouchier, Les densités urbaines et le développement durable, Paris, La Documentation Française, 1997
3.Vincent Kaufmann, Jean-Marie Guidez et Christophe Jemelin, Automobile et modes de vie urbains: quel degré de liberté ?, Paris, La Documentation Française, 2001

Densité versus individuelle? Une fausse alternative

On ne peut pas parler de densification en faisant l'économie de la question de sa légitimité politique. On peut d'autant moins le faire que cette légitimité est très loin d'être évidente. Face à la préférence marquée des Français pour la maison individuelle, ne doit-on pas chercher à organiser le développement de l'habitat individuel, plutôt que de s'y opposer ?

La question est alors mal posée. Certes les Français préfèrent les maisons individuelles, mais une enquête a montré que de nombreuses personnes qui vivent dans des pavillons de grande banlieue souhaiteraient habiter en centre-ville si la possibilité leur en était donnée. Cette insatisfaction concernerait 44 % des propriétaires de pavillons, soit presque la moitié d'entre eux[3]. Ce chiffre est encore plus impressionnant si l'on considère les mécanismes bien connus de justification a posteriori du choix résidentiel.

Donc, densifier ce n'est pas s'opposer au marché, mais bien au contraire répondre à une demande. Pour le dire de manière plus ramassée et plus provocatrice : densifier n'est pas fondamentalement incompatible avec le désir de maison individuelle. La raison en est que les ménages n'ont pas une mais des préférences entre lesquelles ils doivent arbitrer en tenant compte de l'état du marché immobilier et de leurs ressources financières. Ces arbitrages sont, comme le marché immobilier, très divers, et ce qui est vrai dans un contexte donné pour un segment de la population ne l'est pas dans une situation différente ou pour d'autres personnes.

Ainsi, si les gens affirment une préférence pour la maison individuelle, ils expriment aussi massivement leur désir d'avoir un accès facile aux lieux qu'ils fréquentent dans leur vie quotidienne. Sur ce terrain, l'accessibilité piétonnière, c'est-à-dire une distance inférieure à quelques centaines de mètres, reste perçue comme très performante. Ainsi, les couples avec enfants sont certes les premiers amateurs de maisons individuelles mais ils souhaitent en même temps que leurs enfants puissent se rendre à l'école à pied et disposer de commerces de proximité.

Or qu'exprime le marché immobilier ? Qu'une fois agrégés, les choix de localisation font apparaître une très forte préférence collective pour la densité. Il est de fait assez aisé d'établir dans les grandes agglomérations une corrélation entre les valeurs immobilières et la densité. Il y a certes des exceptions (notamment des zones denses non réhabilitées et paupérisées), mais d'une manière générale, le mètre carré habitable, et plus encore le foncier, vaut plus cher dans les zones denses que dans les zones d'urbanisation diffuse. La maison individuelle certes, mais plutôt à proximité de Saint-Germain-des-Prés.

Le choix de vivre en grande banlieue

C'est du reste parce qu'ils ne peuvent pas accéder à la propriété d'un logement confortable dans les centres denses que certains ménages font le choix d'aller vivre en grande banlieue. L'actuelle transformation des communes de première couronne, notamment autour de Paris, montre de fait qu'il existe un important réservoir de demandes insatisfaites pour des logements en milieu urbain dense.

Sur ce point, les chiffres d'évolution du peuplement des zones denses souvent cités comme preuves de leur perte d'attrait, doivent êtres corrigés en fonction d'une autre donnée : la surface moyenne occupée par chaque personne dans un logement. Cette surface a très fortement augmenté au cours des dernières décennies, ce qui renforce évidemment les pressions qui poussent de nombreux ménages hors des centres denses.

Ceux qui souhaiteraient vivre dans ces centres ne sollicitent évidemment pas la densité pour elle-même. Ils recherchent en réalité des corrélats de la densité, c'est-à-dire avant tout une bonne desserte en transports collectifs (pour eux ou pour leurs enfants) et l'accessibilité piétonnière de commerces et des diverses ressources nécessaires à leur vie quotidienne (poste, mairie, école…)[4]. Comme le dit un agent immobilier rencontré à Bagneux : " les proximités, c'est le gain de son temps, c'est le gain de sa vie ". Les plus urbains souhaitent également disposer d'une ambiance et notamment de l'animation propre à la ville. Cela ne signifie du reste pas que ces personnes rejettent ce qui attire les autres vers les périphéries (principalement le calme et la verdure) ; elles préfèrent simplement les avantages de la ville.

Puisque de nombreux ménages expriment une préférence pour la vie en zone dense et qu'ils ne peuvent pas la satisfaire, puisque la densification apparaît comme la voie du développement durable, il est politiquement légitime de chercher à accroître l'offre de logements dans les zones denses. La taille des logements augmentant à taille du ménage constante, cela signifie que cet accroissement ne peut pas se faire, sans distorsion majeure du marché, à partir du stock de logements existants et qu'il faut construire de nouveaux logements.

La question qui se pose alors et qui reste largement sans réponse est : où et comment construire ces nouveaux logements ? Les centres denses semblent avoir atteint leur plafond de densité (tant fonctionnellement que politiquement, leurs habitants actuels n'acceptant que très difficilement la densification de leur environnement) et les villes nouvelles ont montré qu'il est difficile de produire ex nihilo un environnement urbain qui soit à la fois dense et attrayant.

En l'état actuel des choses, deux pistes semblent particulièrement fructueuses : la première est la densification des anciens faubourgs et des premières couronnes des grandes agglomérations ; la seconde est le renforcement des petits noyaux urbains des grandes couronnes, à partir de petits collectifs et de maisons mitoyennes qu'il conviendrait d'appeler maison de bourg, voire maison rurale et non maison de ville ou villa urbaine.

Renforcer le commerce de proximité

Contre la densification des anciens faubourgs et des premières couronnes, certains arguent que ceux-ci ne jouissent pas des attributs de la centralité qui font l'attrait des centres anciens. C'est oublier d'une part que la centralité a des

« La maison individuelle certes, mais plutôt à proximité de Saint-Germain-des-Prés.»

4.Eric Charmes, Les rues commerçantes: quel rôle pour l'écomobilité? Le cas de la première couronne parisienne, ARDU, TMU, rapport pour le PREDIT, 2001

degrés, et que, d'autre part, les premières couronnes restent généralement plus proches du centre principal que les grandes banlieues (le temps d'accès peut certes perturber ce constat).

Les premières couronnes souffrent il est vrai d'un problème majeur : historiquement dépendantes de la commune centre, leur centralité est comme atrophiée. Elles disposent d'équipements et de commerces en nombre très inférieur à celui d'une commune centre de population comparable.

Ces obstacles ne sont toutefois pas insurmontables. À Paris, de nombreuses communes de première couronne se densifient et s'embourgeoisent, c'est-à-dire que non seulement les surfaces habitables s'accroissent, mais que le prix au m2 augmente dans le même temps (critère important en raison des incertitudes qui pèsent sur l'interprétation des évolutions démographiques).

L'étude du marché immobilier montre que plusieurs facteurs interviennent dans ce processus. Les premiers sont bien sûr la proximité avec le centre de la capitale et son accessibilité rapide en transports en commun. Mais ce ne sont pas les seuls, l'accès piétonnier à des services et à des commerces est également très important. Or, dans les communes de la première couronne parisienne, hormis quelques pôles commerciaux majeurs (Montrouge, Les Lilas…), le commerce dit de proximité a du mal à se maintenir. L'un des volets essentiels d'une politique de densification serait donc de tenter d'inverser ce déclin.

Du point de vue de la réduction de l'usage de l'automobile (qui est le principal objectif politique de la densification), le gain serait multiple. Non seulement, des zones relativement bien desservies en transports en commun gagneraient en attrait, mais les déplacements pour achats se feraient aussi plus souvent à pied (il est à noter que ces déplacements représentent en semaine un cinquième des déplacements totaux et un quart le samedi). En outre, des études montrent que l'acceptabilité du trajet piétonnier qui mène à une gare de transports en commun est plus forte lorsque le parcours est jalonné de commerces.

La préservation du tissu commercial des communes de première couronne est d'ailleurs loin d'être une cause perdue : les progrès de la logistique et de la gestion des stocks permettent à des supermarchés d'offrir un choix accru. Internet peut, pour sa part, servir d'intermédiaire pour certains achats : on peut choisir un livre ou un appareil électroménager sur Internet et passer commande chez le marchand du quartier. Le vieillissement de la population et une consommation plus qualitative que quantitative (avec des attentes accrues en matière de services connexes et de contacts humains) permettent également d'envisager avec un certain optimisme l'avenir du commerce de proximité.

Les pouvoirs publics disposent, quant à eux, d'importantes marges de manœuvres pour renforcer ces tendances : sur le plan de la gouvernance, il est par exemple possible de s'inspirer du Town Centre Management anglo-saxon, qui consiste principalement en une gestion intégrée des commerces des centres urbains . Les petits commerçants français demeurent certes très individualistes mais leur survie passe par l'action collective. Un service essentiel, la livraison à domicile, ne peut être offert par des petits commerçants que s'ils unissent. Des expériences récentes montrent que la chose est possible.

Le modèle de la rue commerçante

Il convient enfin de noter que les politiques de promotion du commerce en première couronne doivent se départir du modèle du centre commercial piétonnier. Seuls quelques pôles majeurs peuvent fonctionner suivant ce modèle. Pour les autres, le modèle traditionnel de la rue commerçante où se pressent l'essentiel des flux circulatoires qui traversent la commune, reste le plus efficace[6]. Certes, cela heurte le sens commun et l'idée qu'une petite place piétonnière bordée de sa mairie et de ses cafés est plus attrayante. Mais le commerce vit aussi du passage (piétonnier comme motorisé) et l'histoire des communes de première couronne fait que ce passage se concentre sur les voies de liaison avec la commune centre.

Un mélange harmonieux entre piétons et flux circulatoires n'est pas inenvisageable. Divers aménagements peuvent y concourir. La première mesure serait une limitation de la vitesse puisqu'une rue très passante (avec un trafic de l'ordre de 15000 véhicules par jour) .On peut fort bien s'accommoder d'une limitation de la vitesse à 30 km/h[7].

Village en grande couronne: un fantasme?

Dans les grandes couronnes, le marché immobilier est tiré par des attentes spécifiques qui demandent un traitement différent. Le marché périurbain se structure pour une large part en opposition à la ville et à ses attributs. Face à des photographies de zones urbaines denses, les habitants des maisons individuelles de grande banlieue ont une réaction souvent très négative. La densité bâtie évoque pour eux l'étouffement, le surpeuplement.

Certes, un nombre significatif de ménages vivant en grande banlieue, souhaiteraient vivre en zone dense. Mais la densité est pour eux le prix à payer pour accéder aux ressources de la commune centre ou de certains centres périurbains importants, tels que Versailles, Meaux ou Tours dans le cas du Bassin parisien. Ils accepteraient difficilement cette densité dans un pôle de banlieue qui ne serait pas un centre ancien, possédant tous les attributs fonctionnels et symboliques de l'urbanité (une ville nouvelle par exemple).

Dans ce contexte, la solution actuellement la plus discutée est la maison de ville, présentée comme une forme douce de densification, car centrée sur l'habitat individuel et les constructions de faible hauteur. Cette question a fait l'objet d'un appel d'offres du ministère de l'Équipement, dénommé " villa urbaine durable " et dont la presse a largement rendu compte[8]. Inspirée des maisons rurales des noyaux villageois et des maisons en bande de certains quartiers populaires, la maison de ville aurait l'intérêt de répondre aux attentes des Français en matière d'habitat individuel et de permettre de produire des villes plus denses.

Le risque est toutefois grand de tomber dans le piège de la densité pour la densité. On ne peut au reste qu'être sceptique quand on sait que l'une des exigences les plus fortement associées à la demande de

On peut moquer le kitch des villages Disney mais l'image créée a une dimension symbolique forte

5.Pour une présentation www.atcm.org
6. Eric Charmes, Les rues commerçantes, op. cit.
7.Voir le site internet de la revue Rue de l'avenir: www.rue-avenir.ch
8. Cet appel d'offres du PUCA a ainsi fait l'objet d'un dossier dans Libération (25 juin 2002) et a été présenté dans de nombreuses revues sp&cialisées (Le Moniteur, Urbanisme, Diagonal..)

maisons individuelles est l'absence de mitoyenneté.

La maison de ville n'a d'intérêt que si elle est associée à des équipements et à des services de proximité. Certes, ces derniers n'ont pas pour les périurbains le prix qu'ils ont pour les habitants des centres denses, mais la proximité d'une gare reste pour ceux-là importante, notamment en banlieue parisienne. L'accessibilité piétonnière d'une école conserve elle aussi des attraits (pour la tranquillité des parents et pour l'autonomie des enfants). La proximité de commerces de dépannage (petite épicerie) ou d'usage fréquent (tabac, marchand de journaux, boulangerie) demeure enfin très appréciée. Ces préférences constituent autant de motifs de faire des concessions sur d'autres domaines : la taille du terrain et la mitoyenneté.

© E'C

La densité n'est acceptée que s'il existe, en contre partie, une ambiance urbaine.

Une telle proposition ressemblerait-elle à la quadrature du cercle ? Comment rendre ces équipements et ces commerces viables sans produire l'environnement urbain dense que rejettent de manière quasi inconditionnelle les périurbains ?

En réalité, des solutions intermédiaires sont possibles. La principale marge de manœuvre provient de la variété des attributs à partir desquels les gens estiment vivre en dehors de la ville et de ses nuisances. Pour certains habitants de communes pavillonnaires, la petite rue commerçante bordée d'immeubles d'un ou deux étages d'un ancien bourg évoque la ville. Pour d'autres, cette même rue suggère plutôt l'univers rural (la Province disent souvent les Parisiens).

Pour ces derniers, la maison de ville sera plus facilement une option attrayante, et elle le restera même si quelques petits immeubles se trouvent dans les environs. Or ces petits immeubles (occupés par des personnes à revenus plus modestes) permettent la constitution de la masse critique nécessaire à la réalisation d'équipements et au fonctionnement de commerces de proximité.

Dans la banlieue parisienne, divers exemples montrent que ce mode de fonctionnement est viable (le vieux Massy en est une très bonne illustration). Mieux, il est encore possible de créer ex nihilo un tel environnement. C'est ce que montre l'opération réalisée par Apollonia à Villeparisis en grande banlieue nord-est de Paris. Cette opération a été un succès et les derniers appartements neufs commercialisés s'y vendent près de 2000 euros le m². Lancée au tournant des années 1990, elle regroupe aujourd'hui quelques 3500 habitants. On y trouve des maisons de ville, quelques maisons individuelles, des petits collectifs et des logements sociaux, le tout à une dizaine de minutes à pied d'une gare de RER. Une petite place a été aménagée où se regroupent quelques commerces (épicerie, marchand de journaux, boulangerie, pharmacie, coiffeur…) et même deux restaurants. Une école et un gymnase sont également accessibles à pied.

Situation d'autant plus remarquable que le promoteur a davantage vendu l'image du village que celle des services et des commerces qui lui sont associés. Il aurait de fait été possible d'aller plus loin en matière de " proximités ". C'est ce qu'a tenté par la suite l'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée, à Bailly-Romainvilliers, en partenariat avec le même promoteur.

L'impact précis de ce type d'environnement résidentiel sur l'usage de la voiture (qui, encore une fois, est l'objectif politique principal de la densification) reste à évaluer, mais, au vu des données disponibles[9], il ne semble pas négligeable. À situation sociale équivalente, un ménage qui réside dans ce type d'environnement peut ne s'équiper que d'une voiture au lieu de deux.

Dans le cas des réalisations d'Apollonia,

le pastiche évident du village de carte postale fait sourire et, à Villeparisis comme à Bailly-Romainvilliers, l'ensemble est fréquemment affublé du sobriquet de " village Disney ". On peut certes moquer le kitsch des lampadaires et les couleurs criardes, mais l'image ainsi créée a une dimension symbolique forte, qu'il ne faudrait pas négliger dans la promotion de petits noyaux de densité en grande couronne.

Le marché périurbain est en effet structuré par le stéréotype de la vie à la campagne. Les modes de vie des périurbains n'ont évidemment en pratique rien à voir avec celui des ruraux, mais ceux-là restent très attachés aux signes de la ruralité (quelques vaches, un champ…). Dans ce cadre, l'allure villageoise de l'environnement bâti constitue un atout important, que celui-ci soit pastiché ou qu'il soit plus " authentique ", comme dans le vieux Massy, dont les corps de ferme ou les cours pavées sont particulièrement appréciées par les professions supérieures.

Parmi les signes qui renvoient à l'univers rural, le vocabulaire lui-même ne doit pas être négligé. Les agents immobiliers l'ont bien compris, quand ils inscrivent sur les panonceaux de leurs vitrines : " maison de bourg " plutôt que maison de ville (ou villa urbaine).. ■

9.A. Bourdin, E. Charmes, M.-P. Lefeuvre & P. Melé, La construction des unités significatives d ela ville, ARDU, TMU, rapport pour le Ministère de la Culture, 2000