

Le retour de la densité urbaine

Urbanisme. Pour faire face aux enjeux énergétiques, réduire le coût du foncier et remédier à l'étalement urbain, les villes, notamment Dijon, devront renouer avec une densité qui effraie.



Aucune ville, aucun village même, n'échappera à la redensification. De mauvaises habitudes ont été prises à partir des années 1960. Tandis que de nouveaux quartiers très denses, mais mal conçus, sortaient de terre dans la périphérie des villes, la voiture rendait possible l'étalement urbain. Le modèle a atteint ses limites : « L'étalement urbain coûte cher à la planète en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de consommation d'espace, mais aussi à l'habitant (coût du transport, perte de temps et d'argent...) et à la collectivité car la non-coïncidence géographique logement-travail-services-commerce-loisirs génère des coûts supplémentaires, analyse Thierry Lajoie, directeur de la société d'économie mixte d'aménagement de l'agglomération dijonnaise (Semaad). La distance devient un ennemi de l'écologie. Donc il faut retrouver de la compacité, de la densité. » Problème : la densité urbaine a mauvaise presse. À Dijon, elle rime avec Grésilles. Pourtant, le quartier le plus dense de la ville n'est autre que le centre-ville, bâti à une époque où la densité était une nécessité. Du coup, pour éviter d'effrayer, les urbanistes parlent aujourd'hui plutôt de « densité » que de densité. Et à l'heure des opérations de renouvellement urbain qui, à Dijon, pour les six quartiers concernés, vont coûter au total 300 millions, les décideurs publics savent comment éviter de reproduire les erreurs du passé.

Deux solutions s'offrent : la redensification passera par une meilleure utilisation du foncier mais aussi par



Dijon : le cœur de ville est le quartier le plus dense de l'agglomération.

une augmentation de la hauteur des bâtiments. « Monter en hauteur, oui, mais pas n'importe comment, précise Thierry Lajoie. Il y a des conditions à respecter pour que la densité soit acceptable. » Les recettes sont aujourd'hui connues et reposent sur la mixité des usages (habitat, commerce, services), des populations (logements sociaux et privés) et des typologies (maisons, villas urbaines, immeubles), sur un urbanisme soigné (espaces publics bien conçus, variété des hauteurs, alignement des façades en bord de rue...) et sur une prise en compte des conditions de vie (bonne isolation acoustique, espaces privatifs en rez-de-jardin...).

Le contre-exemple parfait, ce furent les barres des années 1960, qui étaient

à la fois hautes et longues, réservées à l'habitat social, posées sur des parkings et coupées de la ville. « Ces "boîtes", les unes à côté des autres, n'ont jamais constitué de la ville, elles ont dégénéré la cité », résume Thierry Lajoie. Pendant ce temps, au centre-ville, où la densité est bien supérieure, le mélange des populations, des fonctionnalités, des genres architecturaux et la qualité des espaces publics rendent le quartier des plus agréables. L'urbanisme du XXI^e siècle va donc revenir aux bonnes vieilles recettes d'antan, et rendre la densité acceptable. Car les éco-quartiers de demain seront denses, affirment les urbanistes. « À Dijon, les besoins en logement sont très importants, mais les terrains disponibles peu nombreux. Il faut donc

envisager des quartiers nouveaux plus denses. Ce sera le cas pour Grand Sud, où l'on peut imaginer des immeubles de 50 mètres où les logements dans les derniers étages offriront une vue remarquable », explique François Decoster, urbaniste parisien (agence l'AUC) appelé à travailler sur le futur quartier Grand Sud à Dijon (25 hectares à reconquérir à l'entrée sud de la ville).

Le débat sur la hauteur, quant à lui, concernera Dijon, comme Paris ou Lyon (toutes proportions gardées). La tour d'une dizaine d'étages constitue à ce jour une solution optimale en terme d'environnement : ses habitants et ses usagers utilisent plus volontiers les transports publics, des dispositifs utilisant les énergies renouvelables y sont économiquement pertinents, et

la hauteur permet de remédier au coût élevé du foncier... Mais la tour n'est pas une barre : elle est plus haute que large. Elle doit mêler les fonctions (habitat, bureaux, commerces en rez-de-chaussée). Elle ne doit pas être imposée dans un quartier qui ne l'accepterait pas. Et elle doit naturellement respecter le règlement d'urbanisme en vigueur : à Dijon, le futur éco-Plu (plan local d'urbanisme) qui doit être mis en œuvre l'an prochain en remplacement du plan d'occupation des sols (Pos) actuel devrait augmenter la hauteur autorisée des immeubles, limitée à 18 mètres par exemple le long des axes structurants, à 32 mètres dans le quartier Clemenceau.

Il serait faux de penser que le sujet de la redensification ne concerne que la ville. « La question touche en particulier les communes péri-urbaines, explique Clément Féron, urbaniste au Conseil en architecture, urbanisme et environnement (CAUE) de Côte-d'Or. Il faudra recréer de la densité, qui respecte la qualité de vie et redonne un "esprit de ville" à la commune. » L'acceptation sociale de la densité reste le cœur du problème : « Les maires ont un rôle essentiel à jouer, ajoute l'urbaniste. Or beaucoup méconnaissent l'architecture et l'urbanisme et, selon un sondage que nous avons effectué auprès d'eux, ont des idées sur le sujet plutôt surprenantes. Ainsi 80 % pensent que les maisons jumelées ne sont pas adaptées au village, alors que le centre des bourgs a toujours été composé de maisons en bande ! » La densité va donc faire son grand retour. Reste à rassurer et à convaincre.

PATRICE BOUILLOT

« L'exemple américain »

YVES BOQUET est professeur de géographie à l'université de Bourgogne. Il est intervenu sur ce sujet lors d'une conférence organisée par l'Institut pour une meilleure connaissance des villes (Icovic) à Dijon.



♦ **Le Journal du palais.** Alors que la France essaie de densifier ses centres-villes, pour stopper l'étalement urbain, les États-Unis continuent à grignoter de l'espace. Qu'en est-il précisément aujourd'hui ?

♦ **Yves Boquet.** Aux États-Unis, les villes continuent à consommer de plus en plus d'espace, à tel point que Denver, par exemple, a vu sa superficie augmenter de 50 %

en dix ans alors que c'est une ville qui ne gagne plus d'habitants ! Ce mitage de l'espace, avec des maisons posées sur des terrains d'un ou deux hectares, oblige les Américains à prendre la voiture, que ce soit pour faire les courses, aller travailler ou emmener les enfants à l'école. On a d'ailleurs constaté que les États où l'on compte le plus d'obèses sont ceux où l'étalement urbain est le plus prononcé. Y a-t-il un lien de cause à effet ? En tout cas, des chercheurs se sont penchés sur la question.

♦ **N'y a-t-il donc aucune remise en question ?**

♦ **Si, il y a une véritable prise de conscience, et un grand décalage entre ce qu'a fait l'administration Bush et ce qui se passe au niveau local, où les municipalités ont travaillé sur le protocole de Kyoto. L'Oregon, surtout, a mené une politique pour limiter l'étalement, suite à un référendum d'initiative publique. Il a été le premier État imposant aux com-**

tés de présenter un schéma d'aménagement, depuis les années 1970, alors que des villes comme Houston, aujourd'hui encore, n'en sont pas dotées. La législation de l'Oregon impose notamment des frontières de croissance urbaine : une limite au-delà de laquelle aucun permis de construire n'est accordé.

♦ **Quels en ont été les effets ?**

♦ **Portland, où le tramway a été relancé au début des années 1980, s'est densifié. Mais, parallèlement, la pres-**

sion foncière est telle que beaucoup de ses habitants, même locataires, ont été obligés de quitter la ville pour l'état voisin de Washington. Les gens sont nombreux, du coup, à prendre leur voiture pour passer d'un état à l'autre. Mais cet exemple inspire d'autres villes, comme Denver.

♦ **Même Portland, donc, n'est pas parvenu à tourner le dos à la culture de la voiture ?**

♦ **Le tramway, mis en service en 1986, a développé l'usage des transports en commun, si,**

d'autant que la zone de centre-ville en offre l'accès gratuit. En nombre de kilomètres, en nombre de passagers, c'est l'un des réseaux les plus importants aux États-Unis, qui dessert tous les lieux importants, jusqu'au siège de Nike. Les chiffres sont alléchants mais, à regarder de plus près, cela ne fait que 12 voyages par an et par habitant. La culture semble n'avoir pas changé...

PROPOS RECUEILLIS
PAR ALEXANDRA CACCIVIO