

Paysages urbains rationalisés

De l'orthogonalité et du zonage dans la ville aux origines de la circulation

SALVADOR JUAN
rattachement
courriel

Circuler et habiter sont des vocations originelles de la ville mais l'un des termes de ce couple domine l'autre selon le type de morphologie urbaine. Du fait d'un fonctionnalisme urbain à vocation économique et d'un processus d'étalement accentué par le zonage, les formes territoriales de la ville favorisent, de plus en plus de nos jours, une mobilité individuelle à fort impact environnemental. Le déplacement motorisé est devenu, pour une grande partie de la population des pays riches, une contrainte expliquant largement les résistances, en France, face au projet de taxe carbone ensuite annulé. Mais les origines et les fondements de la circulation sont cependant plus anciens et plus profonds qu'on ne pourrait le penser. Ils renvoient – c'est du moins l'hypothèse centrale de cet article – à la rationalisation et surtout à l'orthogonalité des formes urbaines.

Cet article propose une courte socio-histoire de l'orthogonalité urbaine et de la spécialisation fonctionnelle des espaces, condensée par le terme « zonage », débouchant sur un modèle de ville « circulante » et correspondant à l'une des dimensions de ce que Marc Augé (1992) nomme des « non-lieux ». L'inertie de la morphologie zonée des territoires est si lourde qu'il convient de remonter loin dans le temps, sur le mode du détour anthropologique, pour en constater l'empreinte profonde, avant de montrer que certains peuples l'ont réduite mais aussi comment des pratiques et des discours la perpétuent en valorisant la mobilité ou l'orthogonalité. On évoquera ensuite plus précisément les enjeux environnementaux de cette morphologie urbaine et on constatera, pour terminer, la faible prise en compte de cette dimension dans les écoquartiers les plus médiatisés existants ou en cours de construction.

Des espaces rationalisés dès l'Antiquité

Certaines tendances sont profondément inscrites dans l'histoire de la ville, en particulier l'orthogonalité de l'Antiquité qui se prolonge et systématise à partir du XIX^e siècle et qui trouve son aboutissement dans les « villes nouvelles » à la française des années 1970. Il existe une notable corrélation entre l'orthogonalité, très ancienne, de la voirie urbaine et la différenciation fonctionnelle qu'on nomme aujourd'hui « zonage »; cela provient sans doute du fait que les mêmes élites

dominantes qui créent la, ou s'installent en ville doivent faire circuler des marchandises et des hommes, tout en provoquant ou en favorisant la fixation – exigée par la centralité politique – d'une main d'œuvre.

Les archéologues (Huot 1988) ont montré que les villes créées de toute pièce ont existé depuis la plus haute Antiquité. Or, ils considèrent que les angles droits formés par l'intersection des voies, l'orthogonalité de la voirie (systématisée plus tard dans ce qui sera appelé « plan en damier »), et les divisions fonctionnelles sont le signe de l'existence d'une classe dirigeante susceptible d'imposer des alignements, des normes d'urbanisme que seule une autorité centrale peut édicter et faire respecter. Il est possible d'imaginer une certaine division fonctionnelle sans orthogonalité mais l'histoire des « grandes » villes – quels que soient le continent et l'époque – montre le parallélisme des deux phénomènes.

Alors que Jéricho est peu orthogonalisée au VI^e millénaire av. J.-C., Habuba Kebira (actuelle Syrie) fait le choix, au IV^e millénaire, d'un site vierge et trace des rues principales à angle droit. Concernant la Mésopotamie, Georges Roux (1985 : 204, 217) évoque l'orthogonalité urbaine et des équipements très sophistiqués (les égouts, par exemple) coïncidant avec l'intensification de la production agricole et le processus de concentration du pouvoir dirigeant. Il y note, d'emblée, une corrélation entre orthogonalité urbaine et classe dirigeante. Si les premières formes de zonage urbain et de rationalisation géométrique de la voirie surviennent probablement avant et durant la période babylonienne, l'Égypte puis la Grèce antiques nous donnent aussi des indications importantes.

Une des premières formes de zonage urbain associé et à une division du travail et à une répartition fonctionnelle des espaces internes a été trouvée près de l'actuel Kahun (dans le Fayoum), en Égypte. Le groupe d'habitations d'El-Lahoun avait été construit pour loger les ouvriers bâtissant

la pyramide de Sesostris II (1897-1879 av. J.-C.). Les rues ou ruelles sont orthogonales. Ces dernières ne sont pas larges car on les fréquente à pied mais la logique n'est pas très différente de celle des quartiers actuels construits pour abriter des ouvriers ou des employés peu qualifiés. Productivité, orthogonalité et zonage semblent liés depuis que les « autorités » se constituent comme telles.

La rationalité de la voirie a été valorisée très tôt. Aristote, dans *La Politique* (1962 : 512), considère que la forme de la ville la plus élégante, la « plus agréable et [qui] répond davantage aux besoins généraux de la vie » est celle s'observant lorsque « les rues sont bien alignées et dans le goût moderne d'Hippodamos ». Si cet architecte a fait de Milet – ville où vivait aussi le géomètre Thalès à la même époque – une des structures viaires les plus quadrillées, c'est certainement qu'il s'agissait d'une colonie et d'un point de passage vers l'Asie mineure. L'empire romain perpétuera le mouvement des villes bâties en régularisant les espaces.

Nombre de villes neuves de garnison romaines étaient construites sur le mode du damier (ce qui n'est pas le cas des établissements celtibères¹ les ayant précédées ou même de ceux fondés plus tôt comme comptoirs commerciaux par les Phéniciens, sauf Carthage) soit en Afrique du Nord, soit sur les rives actuellement turques de la Méditerranée (comme Timgad ressemblant aux bastides du Moyen Âge). Les larges voies des Romains promises à la circulation des marchandises et des hommes, surtout des troupes, permettaient à deux charrues de se croiser tout en laissant un espace libre de chaque côté pour les piétons. Cependant, les villes où habitaient les élites dirigeantes et les dignitaires de l'oligarchie romaine, telles que le centre de Rome, Herculanium ou Pompéi, n'en disposaient pas. Leur voirie était très peu large² et n'autorisait pas le croisement de deux chars, comme le fait judicieusement remarquer, pour Herculanium,

1. Les Celtibères restent une énigme pour l'archéologie. Leur écriture n'est pas encore décryptée et les villages n'ont jamais connu d'orthogonalité avant la domination romaine, sans doute du fait de l'inexistence (tout comme pour les Celtes plus au nord) d'un

État unifié (Montero Vallejo 1996 ; Burillo Mozota 2007).

2. Sauf quelques rares artères à Rome, mais l'essentiel des petites rues d'alors est conservé dans le vieux centre de la capitale d'aujourd'hui. La Maison de la recherche en

sciences humaines de l'université de Caen dispose d'une des plus grandes maquettes au monde (8 m de diamètre) reconstituant exhaustivement la Rome impériale.

Robert Étienne (1966 : 359) qui conclut « à un nécessaire sens unique et à l'existence de chars ayant tous la même largeur d'axe, car les roues empruntaient toujours le même sillon qui les guidait ».

On peut illustrer la quasi-universalité de ce processus inhérent aux sociétés colonisatrices à partir de quelques cas. Tel celui de l'« Empire du Milieu », c'est-à-dire la Chine antique évoquée par Marcel Granet (1994 : 272). De grandes avenues segmentent la ville et les Chinois fondent des villes « nouvelles », des établissements neufs à l'« architecture rectiligne ». Des faubourgs sont réservés aux marchands et aux artisans. L'autorité constituée se renforce par l'appui sur un marché fort et le zonage urbain accompagne la ségrégation sociale. En décrivant une cité de Chine occidentale de 2 000 ans après cette époque, Marco Polo précise également que « la ville est tracée au cordeau ; les rues principales sont droites comme un i ». Il décrit aussi les lotissements en forme d'échiquier, tel clan possédant tel lot (Polo 1997 : 218).

Du côté des Amérindiens, les colonisateurs espagnols découvrent avec stupeur, dans la plus grande ville du monde d'alors, Tenochtitlán (Mexico), agglomération d'un million d'habitants, des aqueducs et des « ponts canaux ». Ils admirent les alignements de l'urbanisme par une voirie faite de canaux orthogonaux. Cependant Jacques Soustelle (1989 : 34, 53) relève que la cité maya classique est moins régulièrement ordonnée dans sa géométrie que la cité aztèque. Les Mayas n'étaient pas impérialistes, contrairement aux Aztèques et aux Incas. La ville maya est polycentrée et se dilue peu à peu dans la forêt. Les limites externes sont faiblement marquées et les rues sont peu droites³. Est-ce à dire qu'impérialisme et orthogonalité urbaine seraient liés ! En revanche, à Tenochtitlán qui est une puissance colonisatrice et commerciale également, le plan relève du damier (Prem & Dyckerhoff 1987). La ségrégation sociale et ethnique y existait : la ville était partagée en secteurs et des quartiers y séparaient nettement des populations de travailleurs locaux et des

populations étrangères provenant des régions mayas, de Oaxaca ou de Veracruz. Quant aux très impérialistes Incas, qui s'appuient sur une puissante agriculture, une armée très forte et une bureaucratie rationnelle, leur ville d'origine, la Cuzco d'avant les Espagnols, était fort régulière, les rues s'y coupant à angle droit.

Quelques contre-modèles d'aménagement de l'espace urbain

À l'inverse, les premiers peuplements celtes et la plupart des villes africaines historiques n'ont jamais eu la forme de quadrilatères, pas plus que les villes carthaginoises. Mais les corrélations se perçoivent mieux si l'on adopte une perspective plus « dynamique », y compris sur la forme des maisons corrélée à celle des rues. Schemeil (1999 : 213-222) propose une comparaison sur l'ensemble du Croissant fertile. Il affirme qu'« entre 8000 et 6000, les plans circulaires sont majoritaires ». Les plans quadrangulaires appartiennent à la dernière phase, celle du V^e-III^e millénaire : institutionnalisation de la ville avec autorités constituées. Vers le V^e millénaire, les plans se compliquent, deviennent moins ronds ou plus elliptiques et apparaissent des maisons plus grandes (prééminence de certains clans), donc plus d'inégalités sociales. Le III^e millénaire est « le triomphe précoce d'une conception moderne des divisions sociales » : une structure en parallélépipèdes et une spécialisation productive des localités.

La tendance post-weberienne⁴ à considérer le déclin des villes antiques comme un « déclin civilisationnel » est très courante. On ne donnera ici qu'un seul exemple. Bernard Sargent (1997 : 190-202) montre que la splendeur de cette culture urbaine s'effondre à mesure que l'urbanisme cesse d'être rationalisé (apparaît « plus négligé »), que les rues deviennent plus petites et tortueuses, que les édifices publics rapetissent et que les grandes maisons des riches sont partagées. Il précise qu'« en Turkménie, où la disparition des villes, au début du II^e millénaire, voit leur succéder

3. C'est Soustelle qui relève ce détail significatif. On s'appuie essentiellement sur ses écrits pour décrire les cultures aztèque (Soustelle 1989) et maya (Soustelle 1982), ainsi que sur la somme établie par Garcilaso de la Vega (2000)

au début du XVIII^e siècle.

4. Le déclin de l'économie urbaine et impériale antique est lié, pour Max Weber (1998 : 81-83), à sa recommunautarisation. Weber met en relation splendeur des marbres des

villes antiques et richesses spirituelles : art, littérature, science et formes affinées du droit commercial. Mais il évoque aussi la fin concomitante de l'esclavage.

des groupements de villages, plusieurs auteurs ont noté que cette seconde disposition est plus adaptée à l'environnement et permet la survie de communautés "auto-suffisantes" : c'est dire combien les villes étaient "exogènes" et dépendaient, pour exister, de l'extérieur».

Dès que l'archéologie ou l'histoire montrent un affaiblissement des pouvoirs centraux, l'orthogonalité des formes urbaines diminue (par exemple dans le haut Moyen Âge en Europe). Ce souci du zonage par quadrillage et l'«urbanisme autoritaire» lié à l'«esprit planificateur» renaîtra en période de reconstitution des pouvoirs centraux et de création urbaine intense, durant le bas Moyen Âge entre le XI^e et le XIV^e siècle⁵. Les «villeneuves» médiévales ont presque toujours une structure viaire orthogonale. En France, cette époque de croissance économique et démographique s'accompagne donc d'importants aménagements de l'espace ; les bastides s'édifient sur fond de défrichement intensif. Le développement urbain était à la fois économique et politico-stratégique (ou militaire).

Les nombreux cas d'absence de quadrillage (villes romanisées de France telles que Nîmes, Vienne ou Vaison) s'observent dans le contexte d'une urbanisation qui se réalise au gré des propriétaires, sans proposition préalable d'un plan cohérent d'extension. On pourrait dire, dans une moindre mesure, la même chose de villes importantes comme Paris, Venise, Sienna et des centres historiques de Barcelone ou de Valence, villes qui, au Moyen Âge, n'ont rien des quadrilatères (ce que leurs nouveaux quartiers sont devenus), même lorsque des pouvoirs centraux les dirigeront : le patriciat des doges de Venise ou les échevins alliés au nobles en France, un roi ou un calife pour les villes d'Afrique du Nord ou pour celles du Sud de l'Espagne. Des ruelles souvent tortueuses les caractérisent, leur origine étant antérieure à l'avènement des pouvoirs centraux. L'urbanisme de ces cités est cependant «ordonné» mais il se distingue des plans en damier car ces villes se sont développées progressivement. Les corporations artisanales et les guildes professionnelles spécialisant les quartiers constituaient un pouvoir

local projetant sa structure sociale sur l'espace urbain, tout comme dans les médinas des villes islamisées : Tunis, ou Séville, Grenade et Cordoue en Espagne, où les familles élargies modèlent la morphologie de la ville.

Contrairement aux villes à vivre par la classe dirigeante d'alors et aux cités de villégiature, de larges avenues structuraient les villes impériales à vocation plus économique-militaire, exigeantes en termes de circulation. Mais plusieurs de ces villes neuves ont été peu à peu modifiées une fois (re)conquises par les Arabes, les Perses ou les Turcs. Des recherches archéologiques ont montré comment ce processus s'est produit et comment il a conduit à diminuer en moyenne de deux tiers la largeur des voies romaines rectilignes, engendrant des ruelles où les voitures ne circulent plus (ou très difficilement et au ralenti) tant du fait de leur étroitesse, du grand nombre de passants, que de leur caractère tortueux ; venelles ou ruelles que Le Corbusier baptisera du fort méprisant vocable «chemin des ânes».

Ce que Javier Garcia-Bellido (2000 : 243-283) nomme la «morphogenèse de la ville islamique» à partir de la cité romaine passe par des phases intermédiaires faisant ressembler les voies à des murs à redans à cause des extensions que certains ménages opèrent sur leur maison en avançant, des deux côtés de la rue, sur l'espace public ainsi partiellement approprié et privatisé. Dans une phase préalable, seules certaines familles (proches des pouvoirs locaux) ont dû avoir l'audace de «mordre» ainsi sur la rue en cassant l'alignement. Dans une phase ultérieure, diverses familles s'y adonnent également, sans doute en faisant valoir un droit à l'équité devant les gouverneurs. Les derniers ménages à s'engager ainsi ne pouvant totalement fermer la rue – sauf par-dessus la voie, ce qui donne des porches ou passages couverts, et bien que certains passent à l'acte, d'où les multiples impasses des médinas et autres vieux centres moyenâgeux tels que celui de Venise – sont condamnés à boucher les interstices angulaires, ce qui finit par donner l'allure de dédales aux médinas arabes. Deux schémas en annexe montrent ce processus que l'on aurait tort

⁵. Voir les cas de Marciac en Gascogne qui indique la domination du pouvoir capétien ou de Pilsen en République tchèque (toutes deux fondées au XIII^e siècle).

de généraliser à l'ensemble de l'urbanisme arabe, puisque les villes vraiment royales ou les palais ont des formes géométriquement rationalisées : l'Alhambra de Grenade se distingue à cet égard de l'Albaicin, quartier de la colline d'en face destiné à loger le peuple⁶.

Peu de choses sont, paradoxalement, dites à ce sujet dans les grandes fresques historiques sur la ville comme celles de Leonardo Benevolo (1993 : 95), qui traite d'orthogonalité mais surtout au Moyen Âge pour des raisons essentiellement juridiques, ou de Paul Bairoch (1985), lequel évoque rapidement la pollution mais pas la morphologie urbaine zonée⁷. La ville circulante est pourtant étroitement liée aux deux phénomènes que nous pointons ici comme étant opposés à la «ville durable». Ce modèle d'urbanisme, qui existe depuis plus de 5 000 ans, et qui se généralise alors qu'il matérialise le plus nettement aujourd'hui la ville «non durable» écologiquement, certains auteurs le défendent.

Valorisation de la ville circulante et critiques oubliées

La diminution de la mobilité motorisée contrainte est l'un des principaux objectifs d'une politique visant à la réforme écologique de la ville. Or, d'importants auteurs ont valorisé l'urbanisme fonctionnaliste et l'orthogonalité, à la vocation circulante, au nom de l'égalité des conditions. C'est le cas d'un des premiers urbanistes⁸ et de Maurice Halbwachs (1972 : 194-196). Tout en dénonçant une ségrégation qu'il espère provisoire, il déclare :

Les économistes bourgeois [...] protestent contre la monotonie des rues qui se coupent à angle droit, contre l'esthétique des villes américaines [...]. L'ouvrier, enfermé et retenu plus longtemps à son travail que le riche, ne peut pas, à certaines périodes de l'année, aller faire provision de santé dans les villes d'eau, sur les plages, en montagne ;

il faut, sa journée finie, qu'il trouve chez lui des conditions de vie saines, avec l'oubli de sa tâche. Double raison pour que les quartiers d'habitation des ouvriers aussi soient nettement séparés des quartiers de travail et d'affaires, que, si possible, des espaces libres s'étendent dans l'intervalle, où les poussières d'usine s'arrêtent, où expirent tous les bruits qui accompagnent le labeur quotidien. [...] Les plans de ville indiqueront d'avance, en tenant compte de la configuration du sol et de la nature des habitants éventuels, le genre d'habitations à élever en chaque zone, les distances à ménager entre les maisons.

On ne peut omettre de citer ici Le Corbusier (1994 : 6-11) pour qui «la rue courbe est l'effet du bon plaisir, de la nonchalance, du relâchement, de la déconcentration, de l'«animalité»», alors que la rue droite est «une réaction, une action, un agissement, l'effet d'une domination sur soi. Elle est saine et noble». Il y a lieu de se demander si le propos concerne seulement la géométrie ou s'il s'agit d'un jeu de mots, car Le Corbusier défend des thèses assez radicales et affiche une idéologie évolutionniste fort explicite. Sa «cité radieuse» est promise à la circulation. Les élites doivent pouvoir arriver directement en centre-ville par avion, d'où l'aéroport placé sur le parvis central. La ville circulante est l'objectif essentiel de Le Corbusier (*ibid.* : 92-94) : il est nécessaire de décongestionner les centres par la construction de quartiers résidentiels périphériques grâce auxquels «le centre de la ville se trouverait donc définitivement expurgé de la vie de famille» et voué aux fonctions économiques ou administratives (modèle de la City). Enfin, la ville deviendra une «machine disciplinaire» (*ibid.* : 101). Le Corbusier dessine une ville ultra rationnelle et orthogonale, ressemblant à un cimetière ou à un camp de concentration selon l'architecte Roland Castro qui la qualifie de «folie rationaliste»⁹.

Halbwachs et Le Corbusier – idéologiquement

6. Voir aussi Manuel Montero Vallejo (1996 : 138-152).

7. Notons que Pierre Lassave (1989), en revanche, dans un petit article incisif, a montré l'ancienneté des embouteillages.

8. Si l'étymologie atteste le terme «urba-

nisme» depuis 1842 en France, Françoise Choay (2006 : 169-178) considère que le Catalan Ildefons Cerdà est le premier à en proposer, en 1859, une théorie générale, insistant sur l'importance du transport dans l'évolution de la ville. Préfigurant Le

Corbusier, Cerdà développe à Barcelone un plan en damier constitué d'îlots, à vocation néanmoins conviviale.

9. Ajoutant même : «La culture Le Corbusier a résisté à la découverte des camps, des folies du fascisme et du délire logique bureaucra-

opposés – défendent donc au même moment des modèles d'urbanisme analogues. Même si le second marque bien plus fortement l'histoire de l'urbanisme, il convient de souligner cette analogie afin d'indiquer la profondeur du problème ici abordé. Le résultat de ces théories est visible sur les planches de villes dessinées par Le Corbusier. Mais il est surtout tangible dans les grands ensembles où les rues ont disparu au profit des blocs disséminés çà et là. La pensée Le Corbusier triomphera dans le monde entier et l'on appellera ce style techniciste et organiciste de la ville circulante le « style international ». Or, en France, presque tous les quartiers « sensibles » d'aujourd'hui et tous ceux où les émeutes et les flambées se sont déclarées en 2005 ont été construits sur le modèle fonctionnaliste de Le Corbusier ; sûrement plus qu'une coïncidence. Difficile, dès lors, de considérer que la « ville durable », la Charte d'Athènes de Le Corbusier (1971) et la Charte d'Aalborg convergent vers les mêmes objectifs écologiques (Gunnell 2009 : 255)...

La tendance lourde du zonage que nous venons d'évoquer se traduit en tensions spatiales ressenties par les personnes. Multipliant les déplacements et polarisant l'espace, par attraction, les lieux spécialisés de plus en plus grands concentrent toujours plus de monde. Ce « circuler » croissant fait que la vie est toujours plus motorisée et « stressée » ; le quotidien est de plus en plus rationalisé, divisé spatialement et temporellement en activités chaque jour plus élémentaires parce que plus spécialisées. Cette tendance concerne aussi bien la vie ordinaire que les loisirs. Les parcs ou les multiplexes tendent et détendent à la fois, tout comme les hypermarchés avec lesquels ils ont plusieurs points communs : circuler, parking, bruits, lumières, frottement des passants.

Cette inclination historique au zonage urbain a été (d)énoncée par divers auteurs. Pour Henri Lefebvre (1975 : 191-192), la ville nouvelle favorise une « circulation [qui] entre parmi les fonctions sociales et se classe au premier rang. Ce qui entraîne la priorité des parkings, des accès, de la

voirie adéquate. Devant ce « système », la ville se défend mal. Là où elle a existé, là où elle survit, on (les technocrates) est prêt à la démolir. [...] L'espace se conçoit selon les contraintes de l'automobile. Le Circuler se substitue à l'Habiter, et cela dans la prétendue rationalité technicienne »¹⁰. Dans cette lignée et celle d'Ivan Illich, des auteurs comme André Gorz (Bosquet 1978 : 77-87) ont dénoncé la « ville éclatée » qui disperse la vie quotidienne et présuppose toujours plus de circulation automobile du fait d'une fragmentation-séparation du travail, de l'habitat, de l'approvisionnement ou du divertissement.

Mais les perspectives critiques ne sont pas les seules en sociologie ; elles sont même minoritaires. De la même manière que certains chercheurs nord-américains défendent la ségrégation socio-spatiale, certains sociologues français analysent la mobilité dans toute son ambivalence, surtout comme porteuse de liberté et comme l'une des dimensions de la justice sociale, le transport étant souvent considéré à la fois comme contrainte et opportunité. Jacqueline Coutras (1993 : 162, 165) signale l'accession à la propriété en zones décentrées mais aussi les occasions de rencontre et de désenclavement interprétées comme conditions d'insertion sociale dans la vie quotidienne de certaines femmes ; face aux effets pervers d'une accessibilité locale qui accentuerait les logiques d'enfermement, la bi-motorisation serait un facteur de libération, un acquis. Antoine Haumont (1993 : 115) compare la mobilité quotidienne à une capacité inégalement distribuée, les cultures de la sédentarité s'opposant aux cultures de la mobilité, la civilité à l'exclusivité territoriale, tant en matière résidentielle que de transport, pour ce qui concerne les déménagements et les déplacements au jour le jour. De son côté, Jean Viard (2006) a, plus récemment, proposé un vibrant « éloge de la mobilité ».

De telles interprétations ne permettent pas d'expliquer pourquoi les taux de bi-motorisation des ménages habitant les périphéries d'agglomérations ont crû beaucoup plus rapidement qu'ailleurs : l'automobile y est-elle un acquis ou

tique » (Castro 1993).

¹⁰. Françoise Choay (2006 : 84) rappelle à quel point Lewis Mumford critiqua l'urbanisme

inhumain de Le Corbusier.

une obligation! De ce que la mobilité motorisée soit devenue comparable à une ressource, il ne s'ensuit pas qu'elle n'ait pas été produite comme besoin (d'où les résistances à la taxe carbone) historiquement produit, ce qu'occultent les raisonnements aménageurs qui mettent en avant les « préférences individuelles » tout en valorisant cette mobilité si porteuse d'enjeux économiques.

Dans ce que l'on nomme ici le discours aménageur favorable à la ville circulante¹¹, il est intéressant de noter que l'adversaire désigné est l'écologiste et, secondairement, le sociologue. Est pointé le risque de blocage de l'aménagement si « se concentrent les forces purement négatives : l'écologie profonde et le NIMBY¹² », mais aussi l'« idéologie anti-villes » qui serait aussi bien le fait du régime de Vichy que des « pittoresques sociologues » éleveurs de chèvres ou des « intellectuels formés par l'Université française¹³ » (Bigot 1994 : 34, 36). Par ailleurs, on notera l'inversion habituelle des causes/conséquences, puisque le développement des transports individuels « entraîna un éclatement de la ville » (*ibid.* : 51). Dans ce contexte, les orateurs s'interrogent : « L'immobilité est-elle écologique! » La réponse donnée est négative car les causes de la croissance de la mobilité seraient toutes positives : hausse générale des revenus, réduction de la durée du travail et donc augmentation du temps libre, accession à la voiture, accès au marché du travail (des femmes), desserrement de l'espace pour plus de confort, liberté de choix croissante des individus (*ibid.* : 61-70). On notera que cette liste de causes ne concerne que les attributs des personnes et n'évoque les facteurs institutionnels que pour mieux les écarter car n'induisant pas de mesures aisément applicables. Ainsi, il conviendrait, certes, de réfléchir au zonage, de promouvoir un urbanisme plus mixte ou de revoir les localisations d'emplois et d'habitats, mais au risque de toucher à la liberté individuelle et à condition de ne plus subir « l'insécurité des transports en commun », une des principales solutions préconisées étant

les véhicules électriques et fonctionnant au gaz naturel (*ibid.* : 81).

De multiples rencontres et colloques reproduisent ce discours déjà ancien et toujours d'actualité. Mais, parallèlement, surgit depuis quelques années un contre-discours officiel d'une certaine « ville durable » dont la morphologie ne semble pas radicalement nouvelle.

Les projets de « ville durable » rompent-ils avec le zonage !

Il est encore difficile de définir ce que pourrait représenter une « ville durable », car cette notion tient plus de l'enjeu de conflits d'interprétations et d'intérêts que d'une réalité univoque ; un nombre croissant de numéros de revues et de références s'y consacrent. Dans les rares textes vraiment focalisés sur le concept, il est précisé qu'elle a une relative compacité et que « l'environnement urbain, c'est aussi des climats, des ambiances, des aménités » (Emilianoff 1998, 1999). Inhérent au fonctionnalisme dont on traite ici, l'étalement urbain, avec les logiques économiques d'aménagement qui le promeuvent, contredit l'idée de ville durable. Pourtant, dans un rapport récent sur l'« Étalement urbain en Europe », l'Agence européenne pour l'environnement (2006) indique, dans son résumé, que l'expansion urbaine « est la conséquence de l'évolution des styles de vie et de consommation ». Voilà un propos qui rappelle étrangement le discours aménageur évoqué ci-dessus, en laissant entendre que la « préférence pour l'habitat individuel » serait la cause de phénomènes institutionnels et à forte inertie tels que l'étalement urbain lié au zonage. Cependant, il est manifeste que ce ne sont pas les consommateurs qui programment les villes ou leurs infrastructures ; quant aux styles de vie constitués de choix pratiques individuels, ils ne sauraient en aucun cas gouverner le développement urbain. On pourrait généraliser le propos et relever les nombreuses tentatives, dans divers

11. Sont évoqués les Entretiens de Saint-Germain-en-Laye, auxquels ont notamment participé le Conseil national du commerce, les sociétés Lyonnaise des Eaux, Novergie, Orion (CGEA-Onyx), Épimone, l'Association des sociétés françaises d'autoroute, Art de

Vivre, Cité concept, EDF, SEFIMA Immobilier (Bigot 1994).

12. De l'anglais « Not In My Back Yard » (« pas dans mon arrière-cour ») : attitude de rejet des nuisances quand elles menacent ou se situent dans son environnement proche. (Note

de la rédaction.)

13. À l'inverse, les bons observatoires « sociologiques » seraient les bureaux d'étude d'opinion ou de marketing tels que l'Institut du futur, la Cofremca, le CCA ou encore BVA (Bigot 1994 : 59).

pays, d'imputer aux personnes en tant que telles la responsabilité de la crise écologique. Mais le plus paradoxal est que la réflexion écologiste sur la ville n'intègre pas la rupture historique avec les tendances fortes du zonage et de l'orthogonalité.

Globalement, le programme des Agenda 21 ne contient aujourd'hui aucun objectif de « dézonage », de densification de l'espace bâti, de diversité fonctionnelle des espaces et de moindre orthogonalité circulante. Si les principes de solidarité et de service public y sont affichés, on remarquera qu'aucune contrainte ne vient pimenter ce programme et que les mots « pollution » (à réduire) ou « biodiversité » (à renforcer) n'y figurent pas. Par contre, il est question de pôles et d'activité économique à renforcer, à l'encontre des principes de diversité fonctionnelle des espaces et de contrôle de la croissance... Du côté des actions effectives, on peut relever que de nombreuses municipalités proposent des manifestations (telles que les journées d'animation sur l'environnement) mais insistent surtout sur la sensibilisation des habitants aux enjeux écologiques. Au-delà des penchants à attribuer aux individus la totale responsabilité de leurs actes non écologiquement soutenable, les écoquartiers peuvent-ils relever d'une réponse institutionnelle concrète aux problèmes d'écologie urbaine et leurs habitants y réduisent-ils leurs déplacements motorisés !

Une recherche comparative (Raineau 2009) a montré que les habitants de deux écoquartiers, parmi les premiers construits, adoptent des pratiques et des techniques plus sobres en énergie et en matières consommées, utilisent des énergies alternatives et s'insèrent largement dans une économie locale pour satisfaire leurs besoins alimentaires ou de produits manufacturés. Mais elle montre également que les comportements les plus difficiles à changer concernent la mobilité. Les habitants de BedZed (quartier anglais) voyagent trois fois plus en avion que les habitants du Royaume-Uni en moyenne. Ajoutons que le très fameux écoquartier Vauban, à Fribourg (Allemagne), structure sa voirie sur le mode de l'urbanisme

fonctionnaliste et que son caractère écologique est pour le moins partiel. La vue aérienne de ce quartier montre des capteurs solaires couvrant les terrasses et les toitures, mais aussi une parfaite orthogonalité, les blocs d'immeubles étant séparés des maisons. Laurence Raineau assure que, à l'image de Fribourg dans son ensemble, Vauban se veut une entreprise rationnelle au sens plus économique qu'écologique du terme. Le quartier n'est pas en rupture avec le reste de la ville ; il « se rattache à sa logique de développement et à son discours ».

En France, le quartier de Bonne à Grenoble¹⁴, désigné comme le « premier écoquartier français » ou encore comme un « parc écologique urbain », semble mieux rompre avec la ville « non durable ». Il se présente comme un rectangle polyfonctionnel de six hectares : résidence universitaire faisant face à une résidence médicalisée pour personnes âgées, centre commercial (avec hôtels, restaurants, cinéma mêlés à des bureaux et à des logements), le tout bordant les immeubles d'habitation, dont 35 % en logement social. Les parcs et jardins représentent une surface au sol presque équivalente à celle du bâti, lequel varie de 2-3 à 7-8 étages. Une ligne de tramway jouxte le quartier, toutes les voies contiennent des pistes cyclables et tous les immeubles sont construits selon les principes de l'architecture bioclimatique passive avec hyper-isolation¹⁵. Par ailleurs les urbanistes ont redécouvert les rues, mais les trottoirs ne semblent pas voués à la promenade : on constate l'absence apparente de petits commerces et de vitrines au bas des immeubles d'habitation. On a donc partiellement renoncé à l'urbanisme fonctionnaliste mais sans réinstaurer les rues appropriables par les habitants. Par ce type d'écoquartiers, se matérialise la préfiguration du compromis urbain sur le développement durable. L'avenir dira, par l'étude des pratiques habitantes, de l'empreinte écologique et de la « pollution grise » associées à sa construction et à son existence, si de tels quartiers constituent des modèles généralisables.

14. <http://www.debonne-grenoble.fr/>

15. Les bâtiments du quartier produisent de l'énergie solaire, utilisent la géothermie, tout en captant l'eau de pluie. Certains systèmes de chauffage solaire sont convertibles en

systèmes de réfrigération. Il est prévu que le quartier répondra par lui-même à 50 % de ses besoins en eau, à 100 % de ses besoins d'électricité (ceux des ménages) et à 100 % de ses besoins de chauffage. Chaque logement

est aménagé pour le tri des déchets.

16. Dans une grande enquête sur les « sentiers du quotidien », nous avons proposé de nommer « hétéromobile » un déplacement motorisé contraint (Juan 1997 : 9).

Conclusion

La différenciation fonctionnelle des espaces, étroitement corrélée aux plans urbains quadrillés et à la ségrégation socio-ethnique, est née avec les premières villes. Mais l'histoire de l'urbanisme montre que là où la diversité des fonctions et la mixité sociale se sont maintenues, par exemple dans les médinas de certains pays, la circulation des marchandises et des hommes a su rester plus modeste ou n'a pas pu aisément s'accélérer. Même si, aujourd'hui, la mondialisation pénètre les souks et autres bazars africains ou orientaux, ces lieux désignent encore un rapport au marché dégradant moins l'environnement. La relocalisation de l'économie est devenue une exigence écologique qui pourrait aussi favoriser des formes de sociabilité et de solidarité fondées sur une plus grande proximité spatiale sans néanmoins renouer avec un contrôle néo-communautaire, difficile à supporter aujourd'hui.

Des cités planifiées orthogonales aux quartiers non zonés, la question du rapport à la mobilité traverse toute l'histoire de la ville. D'importants auteurs – que nous n'avons pas pu tous citer avec précision faute de place, tels que Marc Augé, Manuel Castells, Raymond Ledrut, Henri Lefebvre, Lewis Mumford, Jean Rémy ou Marcel Roncayolo – ont abordé, plus ou moins rapidement, la question des territoires zonés et de leurs conséquences néfastes pour la ville. Mais de telles analyses sont encore loin d'être prises en compte dans les faits. Si, comme la sociologie urbaine l'a montré dans son ensemble, l'organisation de l'espace est la projection au sol de la structure sociale, alors il ne pourra exister de « ville écologiquement durable » sans une rupture historique avec l'orthogonalité circulante et le zonage tous deux facteurs d'« hétéromobilité »¹⁶. Or, la pensée socioécologique appliquée à l'urbain insiste plus sur les dimensions de la consommation (des déchets) et de la dépense d'énergie, de la sociabilité et de la justice environnementale que sur l'infrastructure des nuisances. De sorte que les orientations politiques qui en découlent ne concernent encore que peu le niveau des normes d'aménagement des espaces de vie qui pourraient redevenir les quartiers en favorisant une plus grande diversité fonctionnelle des espaces.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AGENCE EUROPÉENNE POUR L'ENVIRONNEMENT**, 2006
EEA Briefing, n° 4, « Étalement urbain en Europe ». Disponible en ligne, http://www.eea.europa.eu/fr/publications/briefing_2006_4 [consulté en avril 2011].
- ARISTOTE**, 1962 [circa – 340]
La Politique, Paris, J. Vrin., coll. « Bibliothèque des textes philosophiques ».
- AUGÉ MARC**, 1992
Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité, Paris, Éditions du Seuil, coll. « La librairie du xx^e siècle ».
- BAIROCH PAUL**, 1985
De Jéricho à Mexico, Paris, Gallimard, coll. « Arcades ».
- BENEVOLO LEONARDO**, 1993
La Ville dans l'histoire européenne, Paris, Éditions du Seuil, coll. « Faire l'Europe ».
- BIGOT FRANÇOIS**, 1994
L'Urbanisme au défi de l'environnement, Rennes, Éditions Apogée, coll. « Écoplanet ».
- BOSQUET MICHEL [GORZ ANDRÉ]**, 1978
« L'idéologie sociale de la bagnole », in Michel Bosquet (dir.), *Écologie et Politique*, Paris, Éditions du Seuil, coll. « Points », série « Politique ».
- BURILLO MOZOTA FRANCISCO**, 2007
Los Celtíberos. Etnias y estado, Barcelone, Editorial Crítica, coll. « Crítica ».
- CASTRO ROLAND**, 1993
« Le Corbusier n'a pas rencontré Freud », conférence à l'université de Princeton (États-Unis). Disponible en ligne, <http://www.castrodenissof.com/FR/texte/> [consulté en avril 2011].
- CHOAY FRANÇOISE**, 2006
Pour une anthropologie de l'espace, Paris, Éditions du Seuil, coll. « La couleur des idées ».
- COUSTRAS JACQUELINE**, 1993
« La mobilité des femmes au quotidien », *Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, pp. 163-170.
- EMILIANOFF CYRIA**, 1998
« La ville durable. État des lieux en Europe et perspectives », rapport pour le Service de la recherche et des affaires économiques du ministère de l'Écologie et du Développement durable, Saint-Cloud, École normale supérieure (Centre de biogéographie-écologie).

MENTIR

EMILIANOFF CYRIA, 1999

« Comment définir une ville durable ! », DPH (dialogues, proposals, stories **for global citizenship**), <http://base.d-p-h.info/en/fiches/dph/fiche-dph-8294.html> [consulté en avril 2011].

ÉTIENNE ROBERT, 1966

La Vie quotidienne à Pompéi, Paris, Hachette, coll. « La vie quotidienne ».

GARCIA-BELLIDO JAVIER, 2000

« La morfogenésis de la ciudad islamica », in Patrice Cressier, Maribel Fierro & Jean-Pierre Van Staëvel (dir.), *L'Urbanisme dans l'occident musulman au Moyen Âge*, actes de la table ronde organisée à Madrid (23 et 24 juin 1997), Casa Velázquez/ Consejo superior de investigaciones científicas, pp. 243-283.

GRANET MARCEL, 1994 [1929]

La Civilisation chinoise. La vie publique et la vie privée, Paris, Albin Michel, coll. « Bibliothèque de l'évolution de l'humanité ».

GUNNELL YANNI, 2009

Écologie et Société. Repères pour comprendre les questions d'environnement, Paris, Armand Colin, coll. « U », série « Sciences humaines et sociales ».

HALBWACHS MAURICE, 1972 [1908]

« La politique foncière des municipalités », in *Classes sociales et morphologie*, Paris, Éditions de Minuit, coll. « Le sens commun ».

HAUMONT ANTOINE, 1993

« La mobilité intra-urbaine. Rétrospective et prospective », *Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, « Mobilités », pp. 109-118. Disponible en ligne, <http://www2.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/cdu/DATAS/annaes/haumont.htm> [consulté en avril 2011].

HUOT JEAN-LOUIS (DIR.), 1988

La Ville neuve, une idée de l'Antiquité !, actes de la journée de travail organisée par le Groupement scientifique Terrains et théories en archéologie (Paris, 7 mars 1987), Paris, Errance, coll. « Les cahiers du GS72. Terrains et théories en archéologie ».

JUAN SALVADOR, 1997

Les Sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville, Paris/Montréal, L'Harmattan, coll. « Villes et entreprises ».

LASSAVE PIERRE, 1989

« Presse-bouchons... L'emouteillage dans les médias », *Annales de la recherche urbaine*, n° 42, pp. 98-103. Disponible en ligne, <http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00269283/en/> [consulté en avril 2011].

LE CORBUSIER, 1994 [1925]

Urbanisme, Paris, Flammarion, coll. « Champs ».

LE CORBUSIER, 1971 [1942]

La Charte d'Athènes, suivi de *Entretien avec les étudiants des écoles d'architecture*, Paris, Éditions du Seuil, coll. « Points », série « Civilisation ».

LE CORBUSIER, 1963 [1946]

Manière de penser l'urbanisme, Paris, Gonthier, coll. « Bibliothèque Médiations ».

LEFEBVRE HENRI, 1975 [1968]

La Vie quotidienne dans le monde moderne, Paris, Gallimard, coll. « Idées ».

MONTERO VALLEJO MANUEL, 1996

Historia del urbanismo en España, Madrid, Cátedra, coll. « Arte. Grandes temas ».

POLO MARCO, 1997 [1298]

Le Devisement du monde. Le livre des merveilles, Paris, La Découverte, coll. « La Découverte-poche », série « Littérature et voyages ».

PREM HANNS J. & URSULA DYCKERHOFF, 1987

Le Mexique ancien, Paris, Bordas, coll. « Civilisations ».

RAINEAU LAURENCE, 2009

« Deux expériences comparées d'écoquartiers. BedZed à Londres et Vauban à Fribourg », in Michelle Dobré & Salvador Juan, *Consommer autrement. La réforme écologique des modes de vie*, actes du colloque international « Environnement et modes de vie » organisé à l'université de Caen (25 et 26 septembre 2008), Paris, L'Harmattan, coll. « Sociologies et environnement », pp. 73-85.

ROUX GEORGES, 1985

La Mésopotamie. Essai d'histoire politique, économique et culturelle, Paris, Éditions du Seuil, coll. « L'univers historique ».

SCHEMEIL YVES, 1999

La Politique dans l'ancien Orient, Paris, Presses de Sciences Po.

SERGENT BERNARD, 1997

Genèse de l'Inde, Paris, Payot & Rivages, coll. « Bibliothèque scientifique Payot ».

SOUSTELLE JACQUES, 1989 [1955]

La vie quotidienne des Aztèques à la veille de la conquête espagnole, Paris, Hachette, coll. « La vie quotidienne ».

SOUSTELLE JACQUES, 1982

Les Maya, Paris, Flammarion, coll. « L'Odyssée ».

VIARD JEAN, 2006

Éloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail, Paris, Éditions de l'Aube, coll. « Monde en cours ».

VEGA GARCILASO (DE LA, DIT L'INCA), 2000 [1609]

Commentaires royaux sur le Pérou des Incas, Paris, La Découverte, coll. « La Découverte-poche », série « Littérature et voyages ».

WEBER MAX, 1998 [1896]

« Les causes sociales du déclin de la civilisation antique »,
in *Économie et société dans l'Antiquité*, précédé de *Les
Causes sociales du déclin de la civilisation antique*, Paris,
La Découverte, coll. « Textes à l'appui », série « Histoire
classique ».