

Contre l'assignation à résidence dénoncée par les « gilets jaunes », il est urgent de mettre en œuvre une politique permettant à chacun de pleinement jouir d'un « droit à la ville », avance l'urbaniste Stéphane Lecler

Par STÉPHANE LECLER

Dans le mouvement des « gilets jaunes », une raison essentielle a été insuffisamment pointée, qui sous-tend la plupart des autres. Les difficultés qu'ils soulignent sont pour une grande part la conséquence de la politique d'urbanisme mise en œuvre dans notre pays depuis cinquante ans. Pour la faire courte, celle-ci a consisté à vider les villages, bourgs et villes petites et moyennes d'une grande partie de leurs habitants et activités au profit de périphéries sans âme et sans vie. Cette politique, à laquelle peu de territoires ont échappé, s'articule autour du triptyque : étalement urbain de l'habitat, centre commercial et voiture individuelle.

L'universitaire Gabriel Dupuy [professeur émérite d'aménagement de l'espace à l'université de Paris-I-Panthéon-Sorbonne] a montré comment l'ensemble des décisions publiques et privées dans le champ de l'urbanisme de ces dernières décennies avaient concouru à la mise en place d'un véritable système de « dépendance automobile » : les investissements publics conséquents réalisés en faveur des voies rapides, rocades, échangeurs et autres giratoires – au détriment de la rénovation d'un réseau ferré vieillissant et du développement d'aménagements cyclables – ont rendu possible et favorisé l'urbanisation périphérique peu dense sous la forme de lotissements de maisons individuelles. Privés de commerces et de services publics, ces quartiers sont insuffisamment peuplés pour permettre leur desserte efficace par des transports en commun, rendant l'usage de l'automobile indispensable. Cercle vicieux conduisant fréquemment à l'acquisition de plusieurs véhicules par ménage.

D'où le sentiment de relégation ressenti par nombre d'habitants de ces territoires dont les modes de vie sont pleinement urbains et qui aspirent en

conséquence à accéder aux emplois, services et aménités de la ville, pour eux et leurs enfants, mais qui y parviennent de plus en plus difficilement. D'où l'hypermobilité au prix des carburants.

Il y a cinquante ans déjà, le philosophe Henri Lefebvre alertait sur le risque de fragmentation des espaces et des groupes sociaux induit par cet éclatement des villes. La solution pour contrer ces tendances centrifuges résidait, selon lui, dans l'affirmation et la mise en œuvre effective d'un « droit à la ville », condition de préservation et d'approfondissement de la civilisation humaine grâce à l'accès aux services et aux lieux d'échanges et de rencontres offerts par la centralité urbaine.

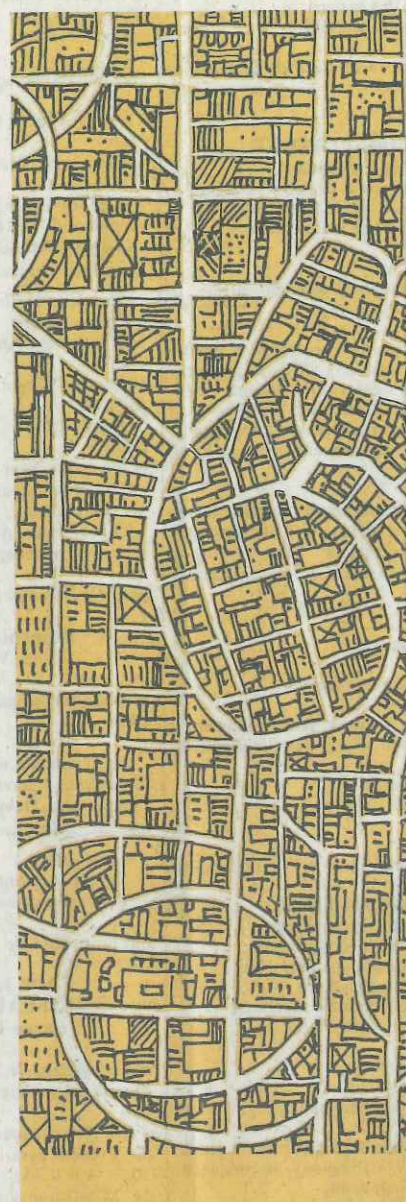
Cette ambition est plus que jamais d'actualité. Le fait que le mouvement des « gilets jaunes » ait peu concerné les classes moyennes et populaires résidant dans les grandes villes et métropoles confirme que, en dépit des apparences, la vie quotidienne y est probablement plus facile et plus supportable. La proximité et la mixité fonctionnelle (mélange de l'habitat, de l'emploi, des commerces et services) et sociale qui caractérisent le milieu urbain démultiplient les opportunités de rencontres, de travail, de loisirs, d'autonomie des jeunes, le tout pour un faible coût de mobilité.

La fraternité, la convivialité et la solidarité ressenties sur les ronds-points occupés par les « gilets jaunes » révèlent un fort besoin de rencontres, d'échanges, de coups de main, qui font de plus en plus défaut dans la vie quotidienne de nombre de ces personnes et que ni la télévision ni la sortie hebdomadaire au centre commercial ne compensent réellement.

EN ÉTAT DE MORT CLINIQUE

Le développement, sans équivalent en Europe, des centres commerciaux périphériques dans notre pays et la fermeture de nombre de commerces des villages et villes qui en découle – parfaitement décrite par le journaliste [et collaborateur du Monde] Olivier Razemon dans son enquête *Comment la France a tué ses villes* (Rue de l'Echiquier, 2016) – illustre tristement cette perte de lien social.

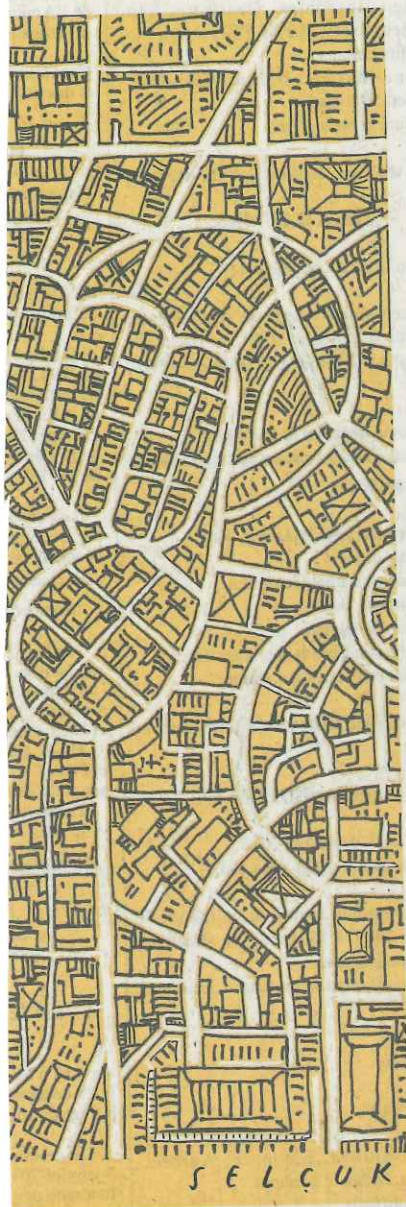
Ces temples – privés – de la consommation attisent desirs d'achat et frustrations sans aucune des qualités et potentialités d'un véritable espace public urbain. Alors que notre pays est déjà suréquipé en centres commerciaux, des centaines de milliers de mètres carrés supplémentaires devraient encore voir



le jour au cours des prochaines années, dans une fuite en avant qu'aucune des innombrables lois et commissions mises en place depuis quarante ans n'est parvenue à réguler, au détriment de milliers d'hectares de terres agricoles et d'espaces naturels. La vacance commerciale des centres-villes français a atteint le niveau sans précédent de 11 % en 2017 et dépasse 20 % dans nombre de villes petites et moyennes, dont les centres sont en état de mort clinique et renvoient une image désespérante à ceux qui les habitent encore. C'est une partie de l'histoire, de la civilisation et de l'identité françaises qui disparaissent sous nos yeux, victimes de politiques irresponsables.

Le drame est que le modèle calamiteux des centres commerciaux périphériques est imité par des services publics, hôpitaux, centres de santé, équipements sportifs, établissements culturels, etc., de plus en plus nombreux à quitter les centres-villes pour s'implanter eux aussi

**LE DRAME EST QUE LE
MODÈLE CALAMITEUX DES
CENTRES COMMERCIAUX
PÉRIPHÉRIQUES
EST À PRÉSENT IMITÉ PAR
DES SERVICES PUBLICS**



IL Y A CINQUANTE ANS DÉJÀ, LE PHILOSOPHE HENRI LEFEBVRE ALERTAIT SUR LE RISQUE DE FRAGMENTATION DES ESPACES ET DES GROUPES SOCIAUX INDUIT PAR CET ÉCLATEMENT DES VILLES

à proximité des rocade et échangeurs autoroutiers dans des lieux sans histoire, sans qualité et inaccessibles autrement qu'en automobile. Oubliant que seule une partie de la population est motorisée, les jeunes et les personnes âgées encore moins que les autres.

UNE DENSIFICATION RAISONNÉE

Alors, que faire pour remédier à cette évolution aux conséquences sociales et environnementales désastreuses ? Quelques mesures simples pourraient être mises en œuvre rapidement par le gouvernement et les élus locaux qui maîtrisent la politique d'urbanisme de leur territoire : planifier l'urbanisme à l'échelle des bassins de vie des populations, la seule pertinente, en confiant la responsabilité des plans locaux d'urbanisme aux intercommunalités, évolution programmée par la loi ALUR [pour l'accès au logement et un urbanisme rénové] de 2014 et qu'il est urgent de parachever ; réinvestir fortement les centres des

bourgs et villes moyennes en rénovant les logements vétustes et en encourageant une densification raisonnée de ces territoires aux qualités patrimoniales souvent remarquables afin d'y accueillir de nouveaux habitants, ambition développée en 2018 par le programme gouvernemental « Action cœur de ville », qu'il est nécessaire d'amplifier ; atteindre le plus rapidement possible l'objectif promis par Nicolas Hulot dans son plan biodiversité annoncé en juillet 2018 de « zéro artificialisation nette des sols » ; décréter un moratoire immédiat sur toute nouvelle ouverture de centre commercial et conduire une politique active d'urbanisation des centres commerciaux existants en améliorant leur desserte par les transports publics et les modes actifs (vélo) et en les transformant en véritables quartiers de ville comportant des logements, des équipements publics et des espaces verts accessibles à tous ; aider les commerces de centre-ville à se moderniser et à développer de nouveaux services, grâce à la mise en place d'un fonds alimenté par une taxe sur les livraisons à domicile des sites de vente par Internet ainsi que sur les parkings des centres commerciaux ; enfin, amélioration des lignes de transports en commun et des modes actifs entre les territoires périphériques et ruraux et les centralités urbaines grâce à des liaisons fréquentes et rapides, dans une logique de partenariat entre territoires.

L'adage du Moyen Age selon lequel « l'air de la ville rend libre » demeure pleinement valable. Contre l'assignation à résidence dénoncée par les « gilets jaunes », il est urgent de mettre en œuvre une politique permettant à chacun de pleinement jouir de ce « droit à la ville » qui ne doit pas être réservé aux seuls habitants des centres-villes mais bien profiter à l'ensemble de la population qui aspire à la vie en société. ■



Stéphane Lecler, urbaniste, a exercé diverses fonctions dans le secteur des transports et de l'urbanisme au sein de l'Etat et de collectivités locales. Il travaille actuellement à la Mairie de Paris