

# Avant-propos

## à l'édition de poche

Lorsque j'ai écrit *La Ville frugale*, en 2011, la crise de 2008 et les restrictions budgétaires qui en découlaient étaient en train de mettre un terme à quinze années d'« euphorie métropolitaine ». Au cours de cette période foisonnante, un certain nombre de villes européennes (Copenhague, Barcelone, Hambourg, Amsterdam, Lyon, Bilbao, Nantes, Bordeaux...) avaient massivement investi dans le « développement urbain durable ». À coups de tramways, de pistes cyclables, d'écoquartiers et de projets urbains emblématiques, elles avaient inventé un mode de ville visant à rompre avec celui, alors dominant, de la ville automobile. Ces métropoles créatives, attractives et attentives à l'environnement étaient alors regardées comme les laboratoires de la transition écologique à venir.

Tout en étant admiratif de ces politiques, je ne pouvais m'empêcher de douter de leur capacité à porter un véritable changement de paradigme. Si elles avaient souvent réussi à métamorphoser de façon spectaculaire la vie et l'allure des cœurs de villes, elles n'avaient pu empêcher la poursuite inexorable de l'étalement urbain dans les périphéries. Elles avaient aussi mobilisé des montants significatifs d'argent public, ressource dont tout indiquait alors qu'elle allait se raréfier. L'attractivité retrouvée des quartiers centraux s'était, en outre, payée de hausses sensibles des prix immobiliers. Ces hausses restaient encore raisonnables, mais elles laissaient déjà entrevoir le creusement d'une fracture entre les cœurs métropolitains et les territoires périphériques. La satellisation des populations à bas revenu en deuxième ou troisième couronne était déjà engagée et ses conséquences sociales et écologiques se laissaient facilement deviner : dilatation sans fin des aires urbaines, développement des

mouvements pendulaires, congestion et pollutions, dérive des « coûts urbains globaux ».

J'ai cherché à montrer que l'on ne pourrait faire advenir des villes réellement frugales que si l'on s'intéressait simultanément à leurs dimensions écologiques, sociales, économiques, politiques et culturelles à l'échelle de « systèmes urbains complets ». Les écoquartiers et les tramways avaient eu le mérite de lancer le mouvement, mais il était évident que cela ne suffirait pas. Pour changer la donne, il faudrait réapprendre à « penser frugal » à toutes les échelles, et pas seulement à celle du quartier ou du projet.

Cette approche frugale, défendue avant moi par d'autres urbanistes (comme Ian Gehl ou Philippe Madec), privilégiait quelques principes, assez simples en apparence : l'échelle humaine, la prise en compte du plaisir urbain, l'économie de moyens, le souci du détail et la cohérence. Ces principes, il faut bien le dire, n'ont jamais passionné les « starchitectes » en vue, plutôt friands de grands gestes spectaculaires. Ils faisaient aussi cruellement défaut dans les projets d'habitat à « haute performance énergétique » qui commençaient à pousser un peu partout et où, par exemple, il était déconseillé d'ouvrir les fenêtres pour ne pas perturber la climatisation double flux.

La ville frugale, proposée ici, est tout le contraire d'une caserne écologique. Frugal vient de *fructus*, le fruit, symbole par excellence du plaisir « à cueillir ». La frugalité, principe épicurien, est l'art de se procurer le maximum de plaisir urbain avec le minimum de ressources. Le livre est construit sur cette tension entre la quête de satisfactions urbaines et les limites qui la contraignent. Cette tension, souvent niée dans les discours sur le développement durable (où le social, l'écologie et l'économie sont supposés marcher spontanément d'un même pas) est ici pleinement assumée. Elle est même considérée comme le moteur qui a permis à de nombreuses sociétés avant la nôtre d'inventer des formes urbaines qui continuent de nous émerveiller. L'art de

la ville, comme tous les autres, se construit sur la confrontation entre des désirs et des limites.

Dans cette quête de la frugalité urbaine, l'une des clés, c'est le *souci du détail*, la finesse du réglage. Un système urbain est une machine de précision, même s'il est bien plus qu'une machine. Si la boulangerie est à 700 mètres, on y va à pied. Si elle est à un kilomètre, on s'y rend en voiture, et alors tout bascule. La voiture conduit vite à l'hypermarché. Et quand ce réflexe devient dominant, la boulangerie ferme, le commerce de centre-ville périclité (ce qui s'est produit dans de nombreuses villes moyennes) et on change de paradigme urbain.

J'ai donc cherché dans ce livre à être précis, sans pour autant enfermer le concepteur dans des normes. Je me suis attaché à lui fournir des repères solides pour tout ce qui concerne les questions de distance, de masse critique, de compacité (une notion bien plus intéressante que celle de densité), de formes urbaines. Le détail, c'est aussi la qualité d'un revêtement, la présence d'arbres et d'ombres, la qualité visuelle qui font qu'un trajet urbain sera « marchant » et « roulant » ou ne le sera pas ; qu'un espace vert sera utile et vivant ou simplement décoratif et vide. Le souci du détail, c'est le contraire du grand geste, qui fait parfois de belles images, mais souvent, aussi, des espaces très inconfortables. Qui n'a pas vu, sur le parvis d'une gare, ces bancs en marbre, au design impeccable, et sur lesquels personne ne s'assoit jamais, parce qu'ils sont froids, dépourvus de dossiers et exposés à tous les vents ?

L'autre clé de la frugalité, c'est la *cohérence*. Si l'on veut réduire l'empreinte écologique des systèmes urbains, il faut agir simultanément sur toutes leurs composantes (mobilité, formes urbaines, polarités, voiries, coûts) et à toutes les échelles (habitat, îlot, quartier, ville, agglomération, région urbaine). À défaut d'une telle cohérence, chaque économie réalisée dans un domaine ou à une échelle est immédiatement annulée par une dérive dans les autres. Ainsi, depuis trente ans, l'amélioration spectaculaire du

rendement des moteurs à carburants fossiles a été plus qu'annulé par l'accroissement du poids et de la puissance des voitures et l'augmentation des distances.

Au cours de la décennie qui s'est écoulée, les thèmes de l'échelle humaine, de la ville des courtes distances, de la ville sensible et de la finesse urbaine ont été développés avec talent par de nombreux auteurs et appliqués par quelques urbanistes affranchis des modes, souvent d'ailleurs de jeunes équipes. Mais, reconnaissons-le, le courant de l'urbanisme frugal n'a pas été majoritaire. Dans les métropoles, il a souvent été éclipsé par des projets plus clinquants mêlant verticalités arrogantes et « caches misères » végétaux. La « tour végétalisée », agrémentée de quelques décrochements, a trop souvent été présentée comme le totem triomphant d'une « post modernité verdie ».

Au cours de cette même décennie, le référentiel urbain a été aussi largement dominé par le thème de la *smart city*. Puisque le modèle de la ville durable européenne, avec ses normes, ses chartes et ses labels, n'avait pas réussi à accomplir une véritable transition écologique, la technologie, et ceux qui la maîtrisent, promettaient de s'en charger. Lorsque les géants du Net ont proposé le concept de *smart city*, une ville pilotée par des objets connectés et des algorithmes, et supposée être économe en ressources, un certain nombre d'élus ont été tentés de voir dans cette offre la solution magique à tous leurs problèmes. La *smart city* allait régler en quelques clics la congestion urbaine, l'insécurité, les pollutions endémiques, l'inefficacité énergétique tout en permettant de nouvelles pratiques, plus directes et transparentes, de démocratie. L'offre reposait sur quelques arguments. Certaines solutions numériques, couplées à des technologies classiques, ont indéniablement constitué des réponses intéressantes aux problèmes urbains. Tel fut le cas du vélo en libre-service, développé à Lyon puis à Paris, avant d'être adopté par plus de 500 villes dans le monde.

Pour autant l'idée de réinventer la ville grâce au numérique n'a pas tenu l'affiche plus de quelques années. Elle a atteint son point d'orgue en 2017, lorsque Google a obtenu, à Toronto, la maîtrise d'ouvrage du quartier de Quayside, le projet urbain le plus regardé d'Amérique du Nord. Du Premier ministre du Canada au maire de la cité, toutes les autorités compétentes expliquaient alors qu'une nouvelle page de l'histoire urbaine n'allait pas tarder à s'ouvrir. Et Google se réjouissait d'inventer la ville du futur. Il n'aura fallu que trois ans pour que le rêve s'effondre. Lorsque la population de Toronto a découvert que le moteur économique de ce nouveau modèle urbain était l'exploitation des données recueillies sur les habitants, elle a imposé à la municipalité de revoir les termes de l'accord passé avec la filiale de Google, Sidewalk Labs. En mars 2020, Google a préféré renoncer. Dans le même temps, l'image des GAFAM s'est considérablement dégradée. Le scandale Cambridge Analytica a terni durablement la réputation de Facebook. De nombreuses villes ont été amenées à limiter les marges d'action laissées à Uber, Airbnb ou Limes, entreprises dont les initiatives « disruptives » avaient contribué à déstabiliser les marchés des transports urbains, de l'hôtellerie et du logement<sup>1</sup>.

En France, plusieurs études ont montré que le thème de la *smart city* intéressait surtout les élus en quête de modernité mais faisait beaucoup moins rêver leurs électeurs. Les élections municipales de juin 2020 ont confirmé cette analyse, en portant à la tête des principales villes de France des élus proécologie dont certains avaient affiché des positions très réservées vis-à-vis du solutionisme technologique. Enfin, l'expérience du confinement, particulièrement contraignante dans les grandes villes, a accéléré un mouvement sociétal en faveur du « changement de vie » et du retour à la vie simple. La ville moyenne, c'est-à-dire l'archétype le plus proche de la ville frugale décrite dans ce livre, est

<sup>1</sup> Jean Haëntjens, *Comment les géants du numérique veulent gouverner nos villes. La cité face aux algorithmes*, Rue de l'échequier, 2018.

devenue le modèle urbain le plus recherché par les Français. Maison de ville, proximité piétonne des services et des écoles, desserte ferroviaire, échelle humaine et prix abordables sont devenus les critères clés des candidats à l'exode francilien.

Dix ans après sa parution, ce livre est donc de pleine actualité. Pour cette seconde édition, je me suis principalement contenté d'actualiser les sources statistiques qui étaient citées dans la première. Au demeurant, les chiffres ont, en France, étonnement peu bougé en dix ans. Ainsi, en dépit des nouveaux tramways et TER, la part des transports publics dans les déplacements quotidiens et celle de la marche n'ont gagné qu'un point, passant respectivement de 8 à 9 % et de 22 à 23 %, et la voiture n'en a perdu que deux, passant de 65 à 63 %. Le vélo stagne toujours autour de 3 %, alors qu'il dépasse 20 % dans de nombreuses villes d'Europe du Nord !

Les principales innovations apparues dans le champ de la mobilité urbaine sont le smartphone et la micro-mobilité. Le premier s'est imposé comme la clé de la navigation dans un système de mobilité devenu de plus en plus hybride. Il permet, en quelques clics, de bâtir un itinéraire enchaînant plusieurs modes (par exemple, un vélo en libre-service rabattant sur une ligne de tram). La micro-mobilité est cette nébuleuse d'outils qui, de la trottinette au vélo électrique en passant par la *wheel* ou le skate, permettent d'étirer le rayon de la proximité piétonne d'un facteur 2 ou 3. Ces outils, qui souffrent aujourd'hui cruellement d'un manque de statut et d'espaces sécurisés, sont loin d'avoir révélé tout leur potentiel. Le scénario d'une ville frugale dont la moitié des déplacements serait assurée par la micro-mobilité et la marche prend toutefois de la consistance. Il est déjà une réalité à Copenhague (40 % des déplacements à vélo, 25 % à pied), avec une technologie classique, mais dans un contexte où le relief, très plat, est favorable. Or ce seuil de 50 % est très important, car c'est aussi un seuil politique. Quand plus de la moitié de la population se déplace en modes légers, la municipalité n'a pas d'autre choix

que de contraindre la voiture et de lui reprendre l'espace qu'elle a colonisé. Le système urbain peut alors basculer dans un autre paradigme.

La ville frugale : un modèle pour préparer l'après-pétrole ? Davantage qu'un modèle de ville à répliquer, c'est une méthode modulable que je propose ici. Car la ville frugale pourra prendre des formes différentes selon les contextes. Cette approche trouvera notamment sa pleine utilité dans le contexte des villes européennes : des cités qui se sont structurées avant l'avènement de l'automobile, et pour lesquelles les notions d'urbanité et de plaisir urbain sont fondamentales.

*Jean Haëntjens, septembre 2021*