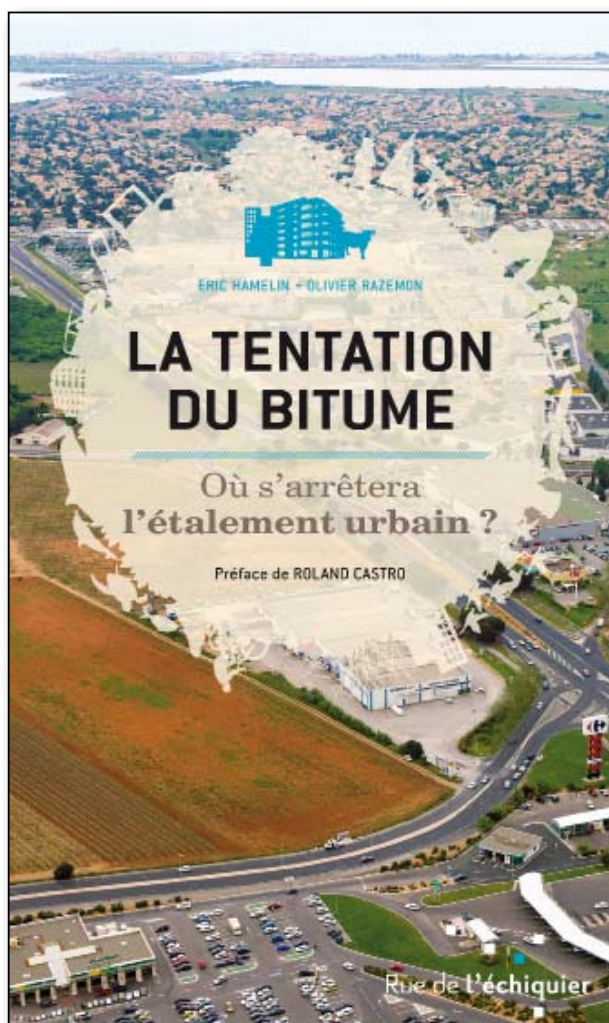


Revue de presse



La tentation du bitume
Éric Hamelin et Olivier Razemon

SOMMAIRE

Presse écrite

Metro	4
<i>« L'espace urbain gagne de plus en plus de terrain, au risque d'augmenter la pollution et de fragmenter les activités sociales. Les auteurs de La tentation du bitume décryptent le phénomène et esquissent des solutions (...) et tordent le coup aux idées reçues »</i>	
Le Nouvel Observateur	5
<i>« Un excellent livre (...). Les auteurs s'attaquent au silence de plomb qui entoure cette stérilisation anarchique du sol »</i>	
Infrastructures et Mobilité	6
Politis	9
<i>« Leur remarquable petit ouvrage analyse les mécanismes de ce développement ininterrompu de la plupart des agglomérations de l'Hexagone (...) Nous mettant également en garde contre la « nostalgie insondable » pour les villes denses d'antan, les auteurs se refusent néanmoins au pessimisme »</i>	
Pour la science	10
La lettre du cadre territorial	11
<i>« Éric Hamelin, sociologue et urbaniste, et Olivier Razemon, journaliste free-lance, co-signent La tentation du bitume. Où s'arrêtera l'étalement urbain ? (Rue de l'échiquier, 2012), un ouvrage – préfacé par Roland Castro – où ils dressent un tableau vivant et sans concession de la bataille inégale qui se livre entre la soif de bitume et les rares garde-fous à même de contrer le phénomène. »</i>	
National Geographic	13
Terra eco	14
Regards	15
<i>« L'étalement urbain, fléau à combattre ou mal nécessaire ? » C'est la question que posent d'entrée de jeu Éric Hamelin, sociologue urbaniste, et Olivier Razemon, journaliste. Devant le fourmillement d'idées préconçues sur le sujet, ils interrogent les effets et les causes.»</i>	
Traits urbains	16
La Montagne	18
Études foncières	19
Dernières nouvelles d'Alsace	20
Agir en rural	21
Le vase communicant	22
Vélocité	23

Presse en ligne et blogosphère

dd magazine	24
<i>« La tentation du bitume », ouvrage essentiel et plaisant, explique le phénomène et propose des solutions de façon éclatante. (...) (les auteurs) parviennent à amener le lecteur à d'autres mécanismes de pensées, ou même tout simplement à se remettre à penser, à explorer de nouvelles voies, à prendre de la hauteur et à inventer un « vivre ensemble » plus heureux sans pour autant verser dans l'utopie. Avec, en prime, une belle écriture et une belle édition »</i>	
lenouvelobs.com	27
GoodPlanet.info	30
Regards.fr	35
Novethic.fr	36
<i>« La ville étalée, tentaculaire, avec ses zones commerciales, ses banlieues pavillonnaires, ses gares, ses autoroutes, qui sortent continuellement de terre... Ce phénomène mondial a un nom : l'étalement urbain. Il est devenu un sujet de débat public en France en raison de ses conséquences environnementales, sociales et économiques. Cette « tentation du bitume » aux causes multiples, le sociologue urbaniste Eric Hamelin et le journaliste Olivier Razemon, l'expliquent dans un livre aussi pointu que pédagogique où ils esquissent des pistes de solutions. »</i>	

<i>ecoloinfo</i>	38
<i>Cdurable.info</i>	39
<i>La Cliothèque</i>	42
<i>Quartiersentransition.wordpress.com</i>	43
« Dans cet ouvrage passionnant sorti il y a quelques semaines, les deux auteurs dressent un portrait saisissant de la France d'aujourd'hui en proie à une catastrophe qui se déroule sous nos yeux : la disparition de la campagne sous la ville (...) Après avoir analysé les causes et les enjeux de ce phénomène, les deux auteurs s'attardent sur les perspectives susceptibles d'enrayer la triste mécanique du bitume. »	
<i>Reporterre.fr</i>	45
<i>Bretagne-durable.info</i>	48
<i>Paru en janvier dernier aux éditions Rue de l'échiquier, l'ouvrage grand public du sociologue-urbaniste Eric Hamelin et du journaliste spécialisé Olivier Razemon, La tentation du bitume fait le point sur l'étalement urbain en France. Ce phénomène, parfois vécu comme irrépressible, y est analysé avec clarté et pertinence. Présentation de ce livre éclairant qui s'attaque aux préjugés et propose des pistes d'actions intéressantes pour mieux appréhender la gestion de nos espaces.</i>	
<i>Paris-nomandie.fr</i>	50
<i>Lavoixdunord.fr</i>	51

Audiovisuel



La ville grignote la campagne

L'espace urbain gagne de plus en plus de terrain, au risque d'augmenter la pollution et de fragmenter les activités sociales. Les auteurs de *La Tentation du bitume* décryptent le phénomène et esquissent des solutions (page 10)

planète www.metrofrance.com
 JEUDI 19 JANVIER 2012

"Les villes s'étalent de plus en plus"

• L'espace urbain empiète sur la campagne, au rythme d'un département tous les sept ans
 • Dans *La Tentation du bitume**, qui paraît aujourd'hui, l'urbaniste Eric Hamelin et le journaliste Olivier Razemon décryptent cette tendance et tordent le cou aux idées reçues

Quelle est l'ampleur du phénomène d'étalement urbain ?
ERIC HAMELIN : Les zones urbanisées augmentent trois fois plus vite que la population. On s'étale de plus en plus. La référence, c'est la disparition d'une surface agricole équivalant à un département tous les dix ans. Aujourd'hui, c'est tous les sept ans.

Olivier Razemon : Pourtant, tous les discours politiques ou économiques le déplorent. Les décideurs veulent être écolos mais ils construisent des gares TGV en pleine campagne, avec des entrepôts, des parkings, des lotissements...

Quelles sont les conséquences ?
O.R. : Cela pose des problèmes agricoles : on transforme des champs, donc on doit s'approvisionner plus loin. L'eau ruisselle sur le bitume et pollue les nappes phréatiques. Les écosystèmes sont morcelés. C'est irréversible : il est rare qu'un territoire artificialisé revienne à la nature. Mais ce n'est pas seulement une question d'environnement et de CO₂. Le plus grave, c'est la fragmentation de la société, avec des secteurs spécialisés dans le commerce, le stockage ou le divertissement.

E.H. : Le coût du carburant accèlère aussi la paupérisation des zones les moins denses. Les accidents de la vie rendent les situations compliquées dans les zones pavillonnaires.

Vous faites la chasse aux idées reçues. Lesquelles ?
O.R. : Le pavillon est le bouc émissaire, mais quand un citoyen écolo de centre-ville se fait livrer des meubles ou des objets en vingt-quatre heures, c'est parce qu'il y a des entrepôts et des infrastructures en périphérie.

E.H. : La moitié de la surface artificialisée en France, c'est du bitume pour les routes, les rues et les parkings.

O.R. : On entend aussi l'idée d'un lobby ou d'un complot, mais c'est surtout une inertie générale. On suit la pente la plus douce.

Quelles sont les solutions ?
E.H. : Il y a des idées reçues parfois contreproductives, comme celles des éco-villages ou des éco-ZAC installées dans des champs à côté de la bretelle d'autoroute. On parle aussi de densifier, mais ça ne marche que dans les grandes villes, sinon, on construit des quartiers peu attractifs. Il faut empiéter les usages : loisirs, commerces, emplois et espaces verts. On peut proposer de la verdure et de la densité, avec des maisons de ville, des jardins en terrasse de 50 m². Il faut travailler à l'échelle la plus large possible, au niveau de l'aire urbaine.

O.R. : Je suis assez pessimiste. Les seuls endroits où l'étalement a été limité, c'est à cause de la crise : à Detroit, aux États-Unis ou en Grèce. Le vieillissement rapproche aussi les gens des centres-villes, pour les services.

**PROPOS RECUEILLIS PAR ANNE-HELE DUBRAND
 WWW.METROFRANCE.COM**

Comment on peut agir
 Les auteurs de *La Tentation du bitume* (éditions Rue de l'Échiquier, 14 euros) donnent des pistes :

- Améliorer son logement plutôt que partir vivre en pavillon : jeter ses objets encombrants, créer une mezzanine ou aménager des combles, isoler contre le bruit.
- S'organiser entre voisins pour partager la voiture.
- S'impliquer dans son quartier et donner son avis sur les projets d'aménagement et de densification.
- Acheter autrement : faire ses courses à pied, accepter de ne pas être livré "juste à temps", voyager en échangeant sa maison plutôt que cautionner des complexes touristiques consommateurs d'espace.
- Amener la campagne en ville en s'installant à un jardin partagé ou en prenant l'initiative d'en créer un.
- S'interroger, avant d'acheter un pavillon : veut-il mieux disposer de 1 000 m² de jardin, que l'on risque de ne pas utiliser durant tout l'hiver, ou être situé à proximité d'un arrêt de bus, d'une boulangerie et d'une crèche ?

Construction de zone pavillonnaire dans les environs du Mans.

Planète

SOS TERRES AGRICOLES

La submersion du bitume

Plus les villes s'étaient dans un grand n'importe quoi et plus les terres agricoles s'étiolent : un vrai démembrement planétaire ! Selon l'ONU, la totalité des surfaces mondiales cultivées est amputée chaque année de 300 000 km², soit l'équivalent de la superficie de l'Italie. En France, cela correspond à un département entier qui disparaîtrait sous le béton tous les dix ans. A la faveur de l'élection présidentielle, deux ONG françaises (WWF et FNE) ont donc décidé de tirer la sonnette d'alarme sur ce bradage de la ressource agricole. Un excellent livre vient d'ailleurs de paraître (« la Tentation du bitume », préfacé par l'urbaniste Roland Castro, Editions Rue de l'Echiquier). Les deux auteurs, Eric Hamelin et Olivier Razemon, s'attaquent au silence de plomb qui entoure cette stérilisation anarchique des sols que les Américains ont surnommée « *boomburbs* » : le boom, explosif, du périurbain. Responsables ? Les prix ultra-attractifs des terrains à bâtir proposés par les promoteurs qui vendent au kilomètre du bonheur rural sur dépliant. Il s'agit trop souvent de « maisons Kleenex » qui se dégradent en quelques années. Une « favellisation » rampante est même à l'œuvre comme l'illustre l'expérience des « ghettos pavillonnaires » ethniques installés à Emerainville, en Seine-et-Marne. Pendant ce temps, de jeunes agriculteurs ne trouvent pas de terre. Ou des terres hors de prix. *GUILLAUME MALAURIE*



Quartier de la Malnoue à Emerainville



Dans un magasin bio à Paris

La tendance est au vrac

Au tour de la vente en vrac de se démocratiser. Seule une petite élite de « biobios » avait jusqu'ici la possibilité d'acheter 15% moins cher chez Biocoop des céréales, du riz, des pâtes ou des biscuits en faisant l'économie de l'emballage qu'on apporte ou qui se limite à un sachet papier. Depuis quelques mois, le vrac surgit dans les supermarchés Auchan ou Carrefour. Les articles se multiplient : détergents (Soluvert), vin chez certains cavistes, et même yaourts Triballat-Noyal, qui cartonnent déjà dans trois Biocoop bretons depuis septembre. Il convient de prévoir tout de même un délai de trois jours avant consommation... Un moindre effort, sachant qu'un tiers des déchets ménagers sont des emballages.

Ni vu ni connu, j'te taxe

Comment financer la transition écologique sans creuser la dette ? France Nature Environnement pense avoir trouvé : banaliser les « écocontributions » déjà en vigueur pour l'électroménager ou les ordinateurs. Exemple sur l'énergie : « Quand un opérateur met sur le marché des kilowattheures, il paierait en même temps une contribution pour financer la performance énergétique du bâti ancien », explique le président, Bruno Genty. Ce système paritaire et quasi indolore pourrait se décliner sur la biodiversité (tu bétonnes les sols, tu contribues à leur restauration), les risques industriels et les biens manufacturés. « A chaque fois que nous en avons parlé aux candidats à la présidentielle, ils ont sorti leur stylo », assure Genty. FNE les invite le 28 janvier à se positionner publiquement sur son « Appel des 3 000 », sorte de pacte écologique dont les écocontributions sont l'une des mesures phares. *M. B.*



Barrage de la Rance

Infrastructures & Mobilité

La revue des politiques durables de transport

N° 114 - janvier 2012

Débat

Mobilité intelligente et étalement urbain

*La mobilité « intelligente » ou durable est-elle antinomique de l'étalement urbain ? Beaucoup le pensent. Eric Hamelin et Olivier Razemon, par exemple, co-auteurs de *La tentation du bitume, où s'arrêtera l'étalement urbain ?* (Rue de l'échiquier). Marc Wiel a une position plus nuancée dans son livre *Etalement urbain et mobilité* (Predit, La documentation française). La confrontation de leurs avis constitue le 103^e débat d'I&M.*



Eric Hamelin,

titulaire d'une maîtrise de sociologie, est responsable du bureau d'étude Repérage Urbain. Il conçoit des projets d'urbanisme en collaboration avec des équipes pluridisciplinaires. Il mène des études sociologiques auprès des habitants, aussi bien dans les quartiers pavillonnaires, les villes moyennes, les

quartiers HLM que dans les centres-villes. Il est professeur associé de sociologie à l'université de Rouen et chargé de cours à l'Institut d'urbanisme de Paris (université de Créteil).

Olivier Razemon,

diplômé de l'IEP de Strasbourg, est journaliste free-lance depuis plus de dix ans. Il travaille notamment pour Le Monde et le magazine Géomètre. Voyageur, reporter et observateur du monde d'aujourd'hui, il écrit de nombreux articles sur les transports, l'urbanisme et les modes de vie. Il est également le co-auteur du livre *Les transports, la planète et le citoyen* aux éditions Rue de l'échiquier.



Marc Wiel,

ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale de Paris, est urbaniste. Il a travaillé sur la plupart des grandes villes françaises lors de son activité en bureau d'études (1967-1977), puis est

intervenu dans diverses agglomérations françaises à titre d'expert. Il a effectué, dans les années 70 puis 90, une recherche sur le lien entre transports et urbanisme dans le cadre du Predit (qui lui attribua son prix en 2001). Depuis sa retraite, en 2001, il exerce comme consultant en suivant ou participant aux travaux de recherche sur l'articulation transports urbanisme.

Reproduction interdite

Infrastructures et Mobilité

Janvier 2012

Mensuel



La mobilité facilitée par la voiture est-elle la cause principale de l'étalement urbain ? L'augmentation du coût de cette mobilité est-elle une solution ?

■ **Eric Hamelin et Olivier Razemon** - La société du tout-voiture où nous vivons depuis une cinquantaine d'années constitue un moteur fondamental de l'artificialisation du territoire, au moins autant que la recherche de confort et d'espace animant à la fois les particuliers et les entreprises. Ainsi, la vitesse et l'individualisation des moyens de transport favorisent l'éloignement et la dispersion de l'habitat et des « zones d'activités ». Inversement, couper ce moteur reviendrait à limiter l'extension galopante de l'urbanisation.

■ **Marc Wiel** - Ce n'est pas la voiture mais la « vitesse peu coûteuse » qui est non la cause mais la « condition permissive » de l'étalement urbain. La cause principale est le prix au m² des logements. Ce prix ne baisse pas même s'ils sont assez nombreux, sauf en éloignant son logement des secteurs concentrant les emplois. Pour contenir le phénomène, il faudrait modérer la vitesse des voies urbaines et instituer un péage sur les voies rapides à vocation interurbaine. Il faudrait en plus, pour les acquéreurs modestes de biens neufs en zone agglomérée, effacer le coût de la rente immobilière (part du prix expliquée par la localisation du bien).

Ville dense et économies de CO₂ vont-elles toujours ensemble, en particulier en termes de mobilité ? Inversement, l'étalement urbain (ou la périurbanisation) est-il incompatible avec le développement (et la mobilité) durable ?

■ **E. H. et O. R.** - On réduit souvent la question de l'étalement urbain aux émissions de CO₂. Certes, c'est fâcheux, mais ce n'est pas la seule conséquence de ce phénomène ! La transformation de la campagne en espace urbain grignote des terres fertiles, accélère la détérioration des centres-villes et cloisonne les territoires en espaces séparés et strictement dévolus au commerce, à la production, à l'habitat ou aux loisirs. En d'autres termes, l'étalement urbain n'est pas seulement un problème environnemental, mais aussi une question de société. Cela dit, le développement d'alternatives à la voiture individuelle contribue à l'intensification et donc à la densification des villes. Les gens circulant à pied, à vélo ou en tram privilégient les commerces locaux et un emploi accessible sans voiture.

■ **M. W.** - La densité est favorable au développement durable pour deux raisons : la rentabilité supérieure, à partir d'un certain seuil, des transports collectifs, et la possibilité de disposer de services et équipements de proximité. Mais la densité ne suffit pas à réduire les kilomètres en automobile et, par ailleurs, elle ne se décrète pas... Elle découle des options prises concernant le coût de la mobilité (vitesse, péage) et se module spatialement avec la rente immobilière. Par ailleurs, densifier trop peut, dans le cas des grandes agglomérations, avoir l'effet inverse en suscitant indirectement (via la concentration de la précarité qui participe de la majoration de la rente immobilière) l'éparpillement des ménages qui veulent protéger la valeur de leur bien, ou qui ne peuvent accéder à la propriété autrement... Pas d'étalement urbain maîtrisable sans intervenir sur la formation de cette rente ou en annuler les effets.

« Il ne faut pas renoncer à lutter contre l'étalement urbain mais il faut saisir que cette lutte n'est pas l'objectif en soi » Marc Wiel

La densification de l'habitat autour de lignes radiales de transport collectif (en « doigts de gant ») est-elle une forme acceptable d'étalement urbain ?

■ **E. H. et O. R.** - Densifier l'habitat, mais aussi les emplois, autour d'infrastructures déjà existantes, est une solution logique, dans la plupart des cas. Mais l'étalement se nourrit du développement des moyens de transport. Prolonger une ligne de train, de métro ou de tramway vers la périphérie encourage particuliers et entreprises à s'installer dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres. Certaines collectivités se targuent même d'« anticiper les besoins » d'extension urbaine en créant des transports publics dans des zones pratiquement vierges, alors que la démographie ne le justifie pas. Ainsi, a-t-on vraiment besoin d'un métro automatique sur le plateau de Saclay, une terre encore agricole en Ile-de-France ?

Par ailleurs, on continue à implanter les nouvelles gares TGV en pleine campagne. Les deux derniers exemples en sont Besançon TGV et Belfort-Montbéliard TGV, cette dernière n'étant même pas reliée au réseau de train régional. Et que croyez-vous que l'on édifie autour de ces gares ? Des parkings, des entrepôts et des lotissements, comme il se doit. Les aménageurs devraient toujours se poser cette question : de quelle superficie a-t-on réellement besoin par habitant supplémentaire ?

■ **M. W.** - C'est une des solutions mais pas la seule. Le plus important pour contrôler l'éparpillement urbain est moins dans l'organisation des déplacements que dans la maîtrise de la rente immobilière. Il convient donc, surtout dans les grandes agglomérations, d'avoir une cohérence locale entre emploi et habitat. Cohérence atteinte quand les ménages ne sont plus contraints de prendre un logement plus cher pour perdre moins de temps en déplacements. Beaucoup d'autres facteurs que la facilitation des déplacements y contribuent et en particulier la facilitation de déménager pour habiter assez près de son lieu d'emploi. On cherchera à limiter cette rente en la taxant pour avoir les ressources nécessaires à des opérations favorisant l'habitat ou l'emploi qui manquent dans un territoire donné, ou pour financer ce que nous avons appelé l'effacement de la rente pour les nouveaux acquéreurs modestes. Un circuit financier volontaire doit contrarier en permanence l'agencement urbain produit par le marché. Le marché n'est pas naturellement durable. Il ne connaît que la rentabilité (ce qui incitera certaines entreprises à se concentrer et d'autres à s'éparpiller) et la tendance des catégories sociales à s'éviter.

En l'absence de politique foncière efficace, comment résoudre l'augmentation des coûts immobiliers en ville, accrue par la construction de lignes de tramways et autres TCSP, et la fuite des ménages les moins aisés et des familles avec enfants ?

■ **E. H. et O. R.** - L'augmentation des coûts de l'immobilier et la course au logement sont des phénomènes limités à l'agglomération parisienne et à quelques métropoles régionales. A Valenciennes, au cœur d'une aire urbaine de 400 000 habitants irriguée par un tramway, on est frappé par le nombre de fenêtres portant un écriteau « à vendre ». Et ce phénomène concerne aussi Laval, Montbéliard ou Perpignan. En Ile-de-France, la Seine-St-Denis présente des prix immobiliers très bas, comparée



aux lointaines banlieues des Yvelines. L'habitat pavillonnaire ne constitue pas l'unique réponse à l'augmentation des prix. Pour limiter la « tentation du pavillon », on peut améliorer l'attractivité et la qualité de vie de territoires déjà urbanisés mais dévalués. L'intensification de la ville passe aussi par l'empilement des usages, ateliers, entrepôts, écoles, et le comblement des interstices. On trouve dans la ville énormément d'espaces de piètre qualité urbaine, tels que les parkings, friches, morceaux de pelouse inutiles appelés « délaissés »... Pourquoi ne les utilise-t-on pas avant de grignoter la campagne environnante ?

■ **M. W.** - La politique foncière n'est qu'un aspect d'une politique fiscale correctrice des impacts de la rente immobilière sur la répartition du peuplement (la fuite de certains ménages). Cette rente « moyenne » dans un bassin d'emploi fluctue conjoncturellement (bulle immobilière) ou structurellement (richesse moyenne des ménages et/ou insuffisance des possibilités de déplacement pour neutraliser l'excès de concentration des emplois et/ou le trop haut niveau de ségrégation sociale).

Les TCSP ne sont pas responsables de la hausse de la moyenne des coûts immobiliers. Dans certains cas très particuliers, ils peuvent provoquer localement une telle hausse sans impact sur la moyenne. Il importe donc de ne pas surinvestir dans les transports tant qu'on n'a pas réuni les moyens de maîtriser la progression de la rente ou de ses effets. C'est la vraie clé (ignorée) de la cohérence entre urbanisme et transports. On se contente souvent d'un dessin de la ville où la densité serait plus forte là où l'accessibilité est supérieure. L'intention est bonne mais irréaliste sans contrarier les mécanismes responsables de la formation de la rente et donc du prix des logements. Dire comment contrarier le mécanisme est plus important que choisir le dessin de la ville.

Compte tenu de l'organisation institutionnelle actuelle, quels sont les moyens des collectivités pour mener une politique d'aménagement urbain compatible avec les besoins de mobilité ?

■ **E. H. et O. R.** - L'une des causes de l'étalement urbain réside dans l'organisation actuelle du territoire, ou plutôt son inorganisation. Chacun des quelque 37 000 maires français dispose encore du droit d'octroyer un permis de construire. Il utilise ce pouvoir ainsi que les compétences d'aménageur – qu'il conserve généralement – pour organiser son territoire selon des enjeux uniquement locaux. Il tient à créer des emplois dans sa commune, alors qu'ils seront occupés par des gens venus des communes avoisinantes, voire de la ville voisine. Pour y remédier, de nombreuses voix s'élèvent pour que l'attribution du permis de construire soit retirée aux maires et confiée aux structures intercommunales. Nous suggérons d'aller plus loin, en fusionnant les communes, quitte à systématiser les conseils de quartiers. Toutefois, si l'on devait vraiment, dans un accès de conservatisme, garder l'organisation actuelle, les structures intercommunales seraient les plus légitimes pour mener l'aménagement urbain. Pour planifier l'aménagement à une plus grande échelle, la région paraît être l'échelon pertinent.

■ **M. W.** - Le partage des compétences entre les institutions n'est certes pas optimal. Mais une réforme de la fiscalité locale combinant fiscalité de la mobilité et fiscalité des localisations pourrait

en gommer les principaux travers. Elle serait plus facile à mettre en œuvre qu'une réforme des collectivités et favorable à une plus grande coopération entre les diverses collectivités locales. Notre système institutionnel est pervers par l'excès de péréquation qu'il provoque en taxant uniformément des contribuables, sans relation avec le besoin de politiques publiques qu'ils engendrent. Mais la fragmentation toujours un peu arbitraire des compétences entre les institutions, qui vise à éviter une hiérarchie entre elles, en masque la compréhension car elle brise la visibilité du lien entre ponction fiscale et service rendu.

Ne faut-il pas s'attendre à une extension de l'étalement urbain et trouver les moyens de mieux organiser les déplacements, comme ont su le faire Nantes et Grenoble ?

■ **E. H. et O. R.** - C'est une possibilité, mais avant de faire cela, il faudrait songer à utiliser pleinement l'espace déjà converti en ville. Nantes ou Grenoble disposent d'une croissance démographique plus importante que la moyenne. Les solutions consistant à copier des métropoles considérées comme exemplaires ne suffisent pas. Par ailleurs, la communauté urbaine de Nantes donne le mauvais exemple en défendant, contre toute logique d'aménagement maîtrisé du territoire, la construction d'un nouvel aéroport en dehors de la ville. Alors qu'existe déjà une plate-forme, plus proche et plus accessible du centre. Malgré les discours indignés et les lois volontaristes émanant de tous les décideurs sans exception, l'étalement urbain se poursuit à un rythme effréné, trois fois plus rapide que la croissance démographique.

*« A Valenciennes, au cœur d'une aire urbaine de 400 000 habitants irriguée par un tramway, on est frappé par le nombre de fenêtres portant un écriteau "à vendre" »
Eric Hamelin, Olivier Razemon*

■ **M. W.** - A défaut d'une modification des fiscalités, seul le renchérissement de l'essence peut (un petit peu) contrarier la dynamique de l'étalement urbain en créant néanmoins des situations individuelles dramatiques. Les politiques de déplacement de Nantes et Grenoble sont bonnes pour l'espace aggloméré. Leurs performances sont toutefois encore très loin de celles d'autres agglomérations européennes. Il ne faut pas renoncer à lutter contre l'étalement urbain mais il faut saisir que cette lutte n'est pas l'objectif en soi. Il ne s'agit pas de choisir la morphologie la plus performante. Une même morphologie urbaine peut être occupée différemment par les ménages et les entreprises. Les conditions d'efficacité économique, sociale et environnementale ne seront jamais remplies si les particuliers ne payent pas la liberté de se déplacer et de se localiser à hauteur de son coût effectif pour les collectivités (en transports comme en aménagement). Il faut le faire par une fiscalité annuelle, et non seulement lors du permis de construire, sous peine d'encourager le spéculateur qui sait anticiper le marché. Or le lien entre les deux n'est fait par personne car trop complexe à saisir. Plus généralement, aucun raisonnement n'est pertinent s'il ignore le rôle de la rente immobilière dans la production de la ville. Cela suppose de toucher au droit de propriété (ce qui est une constante dans l'urbanisme, même si chaque pays s'y prend différemment). C'est donc principalement dans ce domaine que les régulations font défaut. Le principal obstacle à la ville durable réside dans cette incapacité à penser ensemble transport et aménagement, à croire que des projets urbains par leurs seules caractéristiques seront la solution, alors qu'ils ne sont pas, sauf exceptions, finançables. ■

Reproduction interdite

L'essai

La confession d'un curé du siècle



Le témoignage d'un prêtre engagé auprès des jeunes des cités, fin connaisseur des cultures musulmanes.

« L'islam que j'aime, l'islam qui m'inquiète ». Entretien avec Antoine d'Abbundo, Christian Delorme, préface de Tareq Oubrou (imam de la mosquée de Bordeaux), Bayard, 248 p., 17,50 euros.

On l'a appelé le « curé des Minguettes ». Une dénomination que lui ont d'abord « donnée les policiers », puis bientôt les médias – car « personne ne s'attendait à trouver là un prêtre »... C'était « l'été chaud » de 1981. Les jeunes de cette cité de la banlieue lyonnaise, privés de vacances, s'adonnaient à des « rodéos » en voiture. Au lendemain du retour de la gauche au pouvoir, la France découvrait les tout premiers signes du fameux « *malaise des banlieues* ».

Au bas des tours, le père Christian Delorme, jeune curé de « *la famille spirituelle du Prado* », une chapelle adhérent à la doctrine sociale de l'Église d'un quartier populaire de Lyon, tente de modérer tant bien que mal ces jeunes souvent à la dérive, la plupart issus de l'immigration maghrébine. Moins de deux ans plus tard, à l'hiver 1983, il est l'un des rares adultes,

véritable autorité morale, à accompagner, guider parfois, la première Marche des Beurs contre le racisme et pour l'égalité des droits, initiative née en réaction à plusieurs meurtres racistes et « bavures policières » contre de jeunes Arabes, restés impunis devant la justice. Il marche avec eux depuis les quartiers nord de Marseille... jusqu'à l'Élysée, où il seconde la délégation d'une dizaine d'entre eux, reçus par François Mitterrand.

Christian Delorme, que l'on a aussi nommé « *l'apôtre des banlieues* », aujourd'hui « *le prêtre ami des musulmans* », se livre à une exégèse de son parcours de jeune Français, choqué par les violences policières auxquels il assiste, adolescent, pendant la guerre d'Algérie. Des violences qui vont grandement contribuer à son engagement pour la non-violence, mais aussi à sa décision d'embrasser la prêtrise. Toute sa vie proche des immigrés maghrébins,

fin connaisseur de la religion et des cultures musulmanes, après de nombreux voyages en Afrique du Nord et au Moyen-Orient, il est devenu l'un des promoteurs les plus obstinés de l'Église française en faveur du dialogue entre les religions, notamment avec l'islam.

Ce livre-confession au titre évocateur, *L'islam que j'aime, l'islam qui m'inquiète* (mené par Antoine d'Abbundo, rédacteur en chef de *Pèlerin* magazine), se refuse à éluder les « *questions qui fâchent* » entre les « *deux seules religions à prétention universelle* » – « *c'est d'ailleurs pour cela qu'elles sont en conflit depuis qu'elles existent* »...

Contre ce « *conflit des civilisations* » que d'aucuns voudraient voir s'exacerber, de la guerre du Liban entre chrétiens et musulmans aux attentats du 11 septembre 2001, des bombes dans le RER parisien en 1995 posées par le groupe de Khaled Kelkal, jeune Maghrébin de la banlieue lyonnaise, à la *fatwa* contre Salman Rushdie ou la polémique autour du voile à l'école, le prêtre, pétri de sa foi en l'homme, se refuse à croire que l'islam, à l'instar de n'importe quelle autre foi, « *soit irrémédiablement incompatible avec la démocratie* ».

>O. D.

Parutions

Éric Hamelin et Olivier Razemon, préface de Roland Castro, éd. Rue de l'échiquier, 224 p., 14,20 euros.



La Tentation du bitume
Où s'arrêtera l'étalement urbain ?

« On pourrait presque dire que la chose se fait "naturellement". Le processus requiert la

participation de multiples acteurs. Le maire définit le plan local d'urbanisme, accorde les permis de construire et, le cas échéant, vend une parcelle au nom de la commune. Le propriétaire des terrains, souvent agriculteur, réclame un bon prix ; le promoteur achète et lotit. [...] Les acheteurs se montrent persuadés qu'ils effectuent le meilleur choix [...]. Dès lors, qui est responsable ? Tout le monde. » Cet « étalement urbain » serait-il inexorable, résultant de « *tendances profondes à l'œuvre dans la société française* » ? C'est la question que se sont posée Éric Hamelin, sociologue urbaniste, acteur en tant que responsable d'un bureau d'études et enseignant à l'Institut d'urbanisme de Paris, et le journaliste Olivier Razemon.

Leur remarquable petit ouvrage analyse les mécanismes de ce développement ininterrompu de la plupart des agglomérations de l'Hexagone, dévorant sans cesse un peu plus l'environnement qui les entoure. Nous mettant également en garde contre la « *nostalgie insondable* » pour les villes denses d'autan, les auteurs se refusent néanmoins au pessimisme, convaincus que cette « *tentation du bitume* », comme le souligne dans une belle préface l'architecte Roland Castro, « *est à surmonter et surmontable* ». Et nous invitent à agir, en proposant des pistes concrètes pour « *améliorer la ville soi-même* ».

À lire d'urgence sur sa terrasse au soleil ou allongé dans l'herbe !

Christophe Ramaux, Mille et Une Nuits, 472 p., 20 euros



L'État social
pour sortir du chaos néolibéral

Le modèle néolibéral ne pourra perdurer qu'au prix d'un enlèvement toujours plus profond dans la crise et d'une violence sociale décapante. Mais par quoi le remplacer ?

Le livre répond à cette question et soutient qu'une alternative est à portée de main, qui se nomme « l'État social ». Christophe Ramaux en donne une définition large, autour de quatre piliers : la protection sociale, la réglementation des rapports du travail, les services publics et les politiques économiques de soutien à l'activité et à l'emploi. Mais alors que le marché dispose, avec les théories économiques libérales, « *de puissantes justifications à son service* », l'État social « *n'a pas ce support* ». Ce livre s'attache à démontrer avec brio que cette révolution, qui a une dimension anticapitaliste, peut être pensée et mise en œuvre.

Brèves

LA TENTATION DU BITUME



Eric Hamelin et Olivier Razemon
Rue de l'échiquier, 2012
(224 pages, 14 euros).

L'étalement urbain n'épargne pas la France: l'équivalent d'un département est artificialisé tous les sept ans ! Cet ouvrage enlevé fait le point avec humour sur un phénomène qui a de lourdes conséquences sociales et qui n'a pas pour seule origine la mode des résidences individuelles. Il précise les rouages et les multiples responsabilités d'un processus néfaste pour la société et l'environnement. Un sombre tableau avec quelques lueurs d'espoir, dont tout citoyen devrait être conscient.

PORTRAIT DU SCIENTIFIQUE EN REBELLE



Freeman Dyson
Actes Sud, 2011
(329 pages, 25 euros).

Au fil de comptes rendus, préfaces et textes divers du physicien britannique – qu'il a choisis et rassemblés – sur des hommes de science qui l'ont marqué et leurs choix sociétaux, sur les enjeux politiques de la science ou des réflexions philosophiques, un portrait se dessine: celui d'un scientifique profondément attaché à la compréhension humaine.

UN ÉLÉPHANT DANS MA SALLE D'ATTENTE



Florence Ollivet-Courtois et Sylvie Overnois
Belin, 2012
(240 pages, 18 euros).

Opérer une éléphant d'une cataracte, soigner un bébé lynx grognon, anesthésier une lionne échappée... Tel est le quotidien de Florence Ollivet-Courtois, vétérinaire de la faune sauvage. Avec humour et passion, elle décrit son métier et les multiples mésaventures qui le jalonnent.

la première partie de ce passionnant petit livre.

Si la formulation du raisonnement scientifique peut paraître désuète aujourd'hui, reconnaissons à ce texte une grâce, une poésie, un style, qui témoignent d'une grande sensibilité et d'une acuité à révéler la beauté des choses chez cet humaniste ami de Flaubert. Ce qui fait tout l'intérêt du texte, c'est l'éclectisme de l'approche du sujet: regard du physicien, offrant un concentré des connaissances de l'époque; regard du naturaliste et de l'entomologiste qui amène à réfléchir à la finalité de ce chatoiement de couleurs dans la nature.

L'intérêt de cet ouvrage tient aussi à la seconde partie. L'historien des sciences Michel Blay offre une synthèse de la construction de la pensée autour de la perception des couleurs et de leur interprétation. Dans la seconde moitié du XVII^e siècle, les travaux de Newton sur la décomposition de la lumière par le prisme ont définitivement libéré cette pensée du cadre aristotélicien et ouvert la voie aux découvertes décisives des XIX^e et XX^e siècles, telles que la description de la nature ondulatoire de la lumière par Foucault et Fresnel et les travaux d'Einstein et de Louis de Broglie sur la théorie quantique.

Au-delà de ce rapide survol se posent de nombreuses autres questions: quels sont les mécanismes physico-chimiques moléculaires à l'origine de la diversité des couleurs dans le monde animal et végétal? À quoi servent ces parures chromatiques flamboyantes: effrayer le prédateur? Attirer la femelle? Se camoufler? Moyen de communication avec les congénères ou d'autres espèces? Moyen de régulation thermique du corps et de résistance à l'agression du soleil? Telles sont

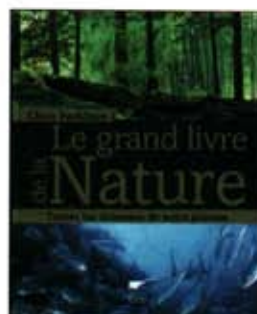
les pistes de réflexions auxquelles M. Blay nous invite.

→ Bernard Schmitt
CERNH-Lorient

→ SCIENCES NATURELLES

Le grand livre de la nature

Chris Packham
Delachaux & Niestlé, 2011
[245 pages, 19,90 euros].



Ce petit livre invite les esprits curieux à aller voir ce qui se passe dans la nature, particulièrement celle située près de chez soi, la plus facile et gratifiante à observer. Il témoigne combien la découverte par soi-même de la biodiversité et la compréhension des liens entre espèces peuvent être une source d'émerveillement et de satisfaction. Que l'on soit adulte ou enfant, parcourir ce livre suscitera l'envie, puis la joie de se promener grâce à des activités suggérées et à d'utiles conseils: enregistrer des chants d'oiseaux en forêt et les identifier, réaliser des croquis, photographier un endroit au fil des saisons, explorer une prairie calcaire par une journée ensoleillée quand les insectes sont actifs, fabriquer un leurre de sable dans son jardin pour découvrir quels animaux le visitent.

Tous les grands types d'habitats abritant faune et flore sauvages sont évoqués: espaces agricoles, forêts, landes, maquis, prairies herbacées, montagnes, plages, falaises, zones humides côtières, océans, toundra, banquise, déserts, sans oublier le parc urbain, les jardins ou nos maisons. La diversité et les par-

ticularités de chaque milieu sont présentées aux côtés d'espèces que l'on y rencontre. La mise en pages et les nombreuses photos et croquis légendés en font un ouvrage coloré et agréable à parcourir.

Bien sûr, il s'agit d'un livre grand public. D'autres documents sont nécessaires pour approfondir la connaissance des espèces et des phénomènes naturels au sein des différents habitats, d'autant que l'ouvrage ne se focalise pas sur un secteur biogéographique donné et privilégie une vision d'ensemble des biomes présents sur la Terre. On pardonnera à l'auteur quelques erreurs ou imprécisions, par exemple cette feuille de charme présentée comme étant une feuille de hêtre, ou le premier habitat des cerfs qui fut les steppes et non la forêt. Cet ouvrage est un peu comme le livre d'éveil de notre enfance! En ces temps parfois moroses, Chris Packham fait bien d'encourager le public à retourner voir les beautés naturelles, en le guidant. D'autant que connaître et comprendre est une étape nécessaire pour aimer, gérer et protéger.

→ Répine Touffan
ONF-Villers-Cotterêts

Retrouvez l'intégralité de votre magazine et plus d'informations sur: www.pourlascience.fr

« L'espace n'est pas une denrée inépuisable »



Éric Hamelin, sociologue et urbaniste, et Olivier Razemon, journaliste free-lance, co-signent *La tentation du bitume. Où s'arrêtera l'étalement urbain ?* (Rue de l'échiquier, 2012), un ouvrage – préfacé par Roland Castro – où ils dressent un tableau vivant et sans concession de la bataille inégale qui se livre entre la soif de bitume et les rares garde-fous à même de contrer le phénomène.

L'étalement urbain est au cœur de votre ouvrage. Qu'est-ce qui rend, selon vous, ce phénomène préoccupant ?

On parle d'étalement urbain lorsque l'espace occupé par une agglomération croît plus vite que sa population. En deçà, on parlera plutôt « d'expansion urbaine », un phénomène généralement considéré comme acceptable. Mais tout dépend de l'étalement urbain passé ! Dans une ville très dilatée, recouverte de routes, de ronds-points, de zones commerciales et artisanales, de parkings immenses et de lotissements à perte de vue, on peut difficilement se vanter de lutter contre l'étalement urbain, surtout si on se contente de geler toute nouvelle urbanisation, sans restructurer l'existant. Aujourd'hui, en France, les surfaces artificialisées augmentent trois à quatre fois plus vite que la population. Est-ce bien utile ? Si on prend la mesure de toutes les conséquences environnementales, sociales et économiques de cette « dilatation » urbaine, on en conclut que c'est déraisonnable.

Vous pointez un « double discours » autour de cette question...

Il y en a même plusieurs. Ce sont par exemple les responsables politiques qui, un jour, valorisent l'habitat individuel en vantant la « maison à 100 000 euros » ou à « 15 euros par jour », puis s'affolent le lendemain de la disparition des terres agricoles au rythme de un département tous les dix ans, et désormais de un tous les sept ans... Ce sont aussi ces « zones d'activités durables » ou autres « éco-villages », pour lesquels le gaspillage d'énergie lié aux transports sera au moins équivalent aux économies réalisées par l'isolation thermique. L'implantation des TGV est encore un

exemple de contradiction : on crée des lignes censées concurrencer l'avion ou la voiture, mais on plante des gares au milieu des champs, entourées d'hectares entiers de « parkings paysagers ».

L'espace reste considéré, en France, comme une denrée inépuisable qu'il suffirait de lotir pour développer l'économie ou attirer des habitants. Nous racontons ce « rouleau compresseur » qui écrase tout sur son passage, y compris les bonnes intentions. Et nous expliquons pourquoi tout cela entraîne à terme des surcoûts considérables pour les transports, les services publics ou encore l'implantation des réseaux souterrains. 2012 est, comment pourrait-on l'ignorer, l'année d'un rendez-vous politique en France. C'est l'occasion de faire émerger des questions de société qui peuvent se régler au niveau national, telles que l'étalement urbain

Justement, qui est responsable de cette situation ?

Ce n'est pas un « complot des bétonneurs », ni non plus la « faute des pavillonnaires » comme on l'entend parfois. Nous consacrons d'ailleurs un chapitre aux idées reçues et aux discours répétitifs. L'aspiration des ménages

« Nous suggérons de « rafraîchir la ville » dense, de la rendre plus « intense », en y ramenant des services, des loisirs ou des commerces »



Eric Hamelin

sociologue urbaniste, est responsable du bureau d'études Repérage Urbain. Il conçoit des projets d'urbanisme en collaboration avec des équipes pluridisciplinaires, tout en faisant systématiquement référence au point de vue des utilisateurs. Il mène des études sociologiques auprès des habitants, aussi bien dans les quartiers pavillonnaires, les villes moyennes, les quartiers HLM que dans les centres-ville. Il enseigne à l'Institut d'urbanisme de Paris et au département de sociologie de l'Université de Rouen.



Olivier Razemon

est journaliste free-lance depuis plus de dix ans. Il travaille notamment pour *Le Monde* et le magazine *Géomètre*. Voyageur, reporter et observateur du monde d'aujourd'hui, il écrit de nombreux articles sur les transports, l'urbanisme et les modes de vie. Il est coauteur du livre *Les transports, la planète et le citoyen*, publié aux éditions Rue de l'échiquier en 2010.

au grand air est un fait. Mais si beaucoup d'entre eux rêvent d'une maison isolée sur sa parcelle, c'est aussi parce que les communes ou les lotisseurs ne proposent, depuis 40 ans d'autre modèle que celui du « lotissement pavillonnaire », sans aucune innovation. Surtout, il faut souligner que les activités économiques et les infrastructures sont aujourd'hui beaucoup plus consommatrices d'espace que l'habitat.

La responsabilité est en fait très partagée, des ministres aux maires, des aménageurs aux chefs d'entreprises, en passant par ceux qui font le choix du mode de vie périurbain ou qui vendent des voitures. Même un citoyen qui vit au cœur d'une ville contribue sans le savoir à l'étalement urbain. S'il lui prend l'envie d'agrémenter une recette d'une épice rare ou de fruits frais en plein hiver, il trouvera immédiatement ces produits non loin de chez lui, parce qu'on a bâti, pour les importer et les distribuer, des entrepôts, des routes, des ports et des aéroports en périphérie – autant d'infrastructures extrêmement consommatrices d'espace. Le phénomène se poursuit ainsi par reproduction des habitudes, par préférence pour la vision à court terme. C'est ce que nous avons appelé « la pente la plus douce ».

Y a-t-il des remèdes, des garde-fous à ce phénomène qui paraît incontrôlable ?

Nous consacrons un chapitre entier aux solutions, regroupées en quatre grands thèmes. D'abord, « superposer les usages », pour arrêter de juxtaposer partout des zones d'habitat, de commerce ou d'emploi. On peut, par exemple, ajouter des immeubles sur les centres commerciaux, ou empiler les parkings plutôt que de les étaler. Ensuite, nous suggé-

“ Les activités économiques et les infrastructures sont beaucoup plus consommatrices d'espace que l'habitat ”

rons de « rafraîchir la ville » dense. Ça veut dire la rendre plus « intense », en y ramenant des services, des loisirs ou commerces, mais aussi intégrer des espaces verts là où il n'y en a pas, ou encore revaloriser les cours d'eau, qui rapprochent la nature de la ville. Il faut également adapter l'habitat urbain aux aspirations des habitants, en implantant des terrasses, des rez-de-jardin ou des « maisons de villes », ou encore en développant l'habitat participatif. En somme, on doit chercher à faire entrer la campagne en ville, plutôt que l'inverse. Puis nous développons l'idée de « couper le moteur », c'est-à-dire de restreindre largement la circulation automobile. En parallèle, la mise en place d'espaces piétonniers ou de voies cyclables contribue à rendre la ville compacte plus attrayante.

Mais tout cela ne pourra porter ses fruits qu'à condition de « changer d'échelle » de gouvernance, notre quatrième thème. Car l'un des moteurs puissants de l'étalement en France, c'est la concurrence entre territoires. Nous suggérons ainsi la fusion de communes et l'élargissement des intercommunalités. Les projets de fusion imaginés par l'État dans le cadre des schémas départementaux de coopération intercommunale nous paraissent d'ailleurs bien timides, loin de la véritable échelle des bassins de vie. Déjà faudrait-il, pour commencer, donner systématiquement la compétence en urbanisme aux intercommunalités. Or, seules 8 % d'entre elles la détiennent actuellement.

Vous suggérez que la crise peut, paradoxalement, nous aider ?

Oui, les crises financières et boursières débouchent en général sur des programmes de réduction des dépenses, qui conduisent à des réformes jusque-là considérées comme politiquement risquées. Les fusions de communes ou d'intercommunalités que nous évoquons pourraient enfin voir le jour dans un tel contexte. Qui plus est, les crises modifient souvent les modes de vie. Elles pourraient pousser à regrouper davantage l'habitat ou les activités, voire à rendre un peu d'espace à la nature. ■



La tentation du bitume. Où s'arrêtera l'étalement urbain ? Rue de l'échiquier, 2012

DOC
DOC

À lire

Sur www.lettreducadre.fr, rubrique « au sommaire du dernier numéro »

La ville dense est-elle chère ?
La Lettre du cadre territorial, n° 436
- 1^{er} février 2012.

LIVRES



LE MAL DE VIVRE D'UN GÉNIE DE LA PHYSIQUE

UN ROMAN QUI RETRACE LES LIENS ENTRE LES STIGMATES DE L'APRÈS-GUERRE ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA PHYSIQUE NUCLÉAIRE.

Dans l'Italie d'après-guerre, Anne-Marie Cambon nous emmène sur les traces d'Ettore Majorana, un surdoué de la physique fondamentale mystérieusement disparu en 1938, à 31 ans. Entre récit scientifique et enquête historique, l'auteure dresse le portrait d'un homme complexe, que la pensée mathématique fulgurante a peut-être isolé du monde.

✦ *Une destination légèrement incertaine*, Anne-Marie Cambon, éd. Dialogues, 349 p., 24 €.



AVENTURES MÉDICO-ANIMALES

« **J'ai déjà anesthésié des éléphants**, des rhinocéros et des bisons, même très énervés », confie l'auteure.

Profession : vétérinaire libérale pour faune sauvage. Le livre relate les mésaventures d'un quotidien mouvementé.

✦ *Un éléphant dans ma salle d'attente*, Florence Ollivet-Courtois, éd. Belin, 240 p., 18 €.

GARE AU GOUDRON

Inexorablement, le bitume s'étend, sur fond d'incurie législative et de religion de la propriété individuelle. Au-delà du constat, l'ouvrage dresse un inventaire des remèdes : superposition des commerces et des bureaux, fermes verticales pour une agriculture urbaine...

OGM : LES CLÉS

Objectif de cette revue, aborder sereinement tous les aspects du débat sur les OGM. De leurs atouts aux risques encourus, des scientifiques font ici le point sur les connaissances en la matière. Indispensable pour se faire une idée.

✦ *Les organismes génétiquement modifiés*, collectif, revue Futuribles, 192 p., 19 €.



MATHS AU CLAIR DE LUNE

Que savons-nous de la symétrie ? Rien, mis à part quelques restes de cours dispensés au collège. Biographique et généraliste, le roman didactique de Marcus du Sautoy, mathématicien, explore la nature de la symétrie. Des explications abstraites aux démonstrations concrètes, l'auteur agrémente les passages ardues de schémas et d'anecdotes personnelles. Le lecteur pourra suivre les péripéties des chercheurs s'étant frayés un chemin dans la discipline. Ou de ceux qui ont échoué. Sans jamais se perdre, grâce à la plume claire et concise de l'écrivain.

✦ *La symétrie ou les maths au clair de lune*, Marcus du Sautoy, Éd. Héloïse d'Ormesson, 528 p., 26 €.



✦ *La tentation du bitume*, Eric Hamelin, Olivier Razemon, éd. Rue de l'Échiquier, 224 p., 14 €.



Ce que les banques vous disent et pourquoi il ne faut presque jamais les croire

PASCAL CANFIN
LES PETITS MATINS, 128 P., 5 EUROS

Comprendre ce que les marchés financiers trament, tout là-haut au-dessus de nos têtes, est aujourd'hui plus important pour les citoyens que compiler les programmes des candidats. Première étape, donc : la lecture du petit dernier de Pascal Canfin, journaliste et eurodéputé écologiste, qui, dans un style limpide, démonte les mensonges de nos chers banquiers. Oui, ils sont responsables et coupables de la chienlit financière. Oui, ils méritent d'être sévèrement encadrés par les Etats, comme tous les fonds spéculatifs et autres professionnels de l'instabilité lucrative. Comment ? Lisez ce livre. — **A.G.**



La tentation du bitume

ERIC HAMELIN ET OLIVIER RAZEMON
RUE DE L'ECHIQUIER, 224 P., 14 EUROS

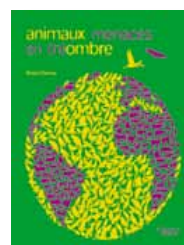
Tous les dix ans en France, c'est l'équivalent d'un département (6000 km²) qui échappe à la nature et se couvre de béton : lotissements, zones commerciales, routes, hangars... Cette « artificialisation des sols » crée souvent du moche et ouvre la voie au tout-bagnole, c'est vrai. Mais les auteurs ont raison de souligner qu'on ne peut pas balayer d'un revers de main l'aspiration des Français à échapper à l'immeuble. Heureusement, les solutions existent (empilage des bâtiments utilitaires, recyclage des espaces artificialisés...) et sont listées dans ce livre, qui sait rester attrayant en traitant d'un sujet qui ne l'est pas. — **A.G.**



« Musiques et cultures digitales » n° 65 : L'Internet voit vert

114 P., 9 EUROS
 Il y a peu d'Internet dans le dernier numéro de ce trimestriel bilingue, mais une foultitude de communautés artistiques, militantes et geeks qui, toutes, utilisent les nouvelles technologies pour tenter d'ébaucher un monde meilleur. Du super concret (les toilettes sèches dans les festivals) au méga-barré (le « Parlement entre flore, faune et humains » ou bien « la cabane ekpyrotique » qui vibre pour nous plonger dans la méditation), en passant par le sympa étrange (les bioacousticiens qui enregistrent le silence des champs), ce numéro est plein comme un œuf... bio. — **A.G.**

www.digitalmcd.com



Animaux menacés en (n)ombre

DIMITRI DELMAS
ACTES SUD JUNIOR, 54 P., 14 EUROS

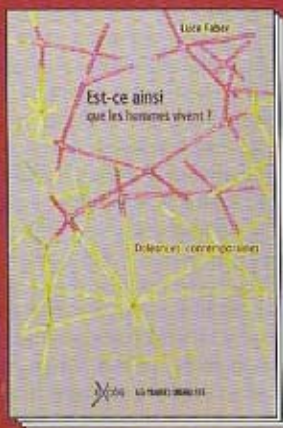
Superbe ouvrage que celui-ci, racontant en images aux enfants (à partir de 7 ans) le sort de quelques-unes des 19 000 espèces animales menacées, déjà disparues ou sur le point de succomber. Verre à moitié plein : le propos est très pédagogique et l'auteur a l'originalité de représenter les bêtes en magnifiques silhouettes stylisées. Verre à moitié vide : elles risquent de frustrer les petits lecteurs qui ne découvriront pas vraiment à quoi ressemble un ibis nippon ou un bouquetin d'Abysinie... — **A.G.**



Toutes les chroniques culturelles sur terraeco.net



ESSAIS SÉLECTION



LE PEUPLE SOUVERAIN

« Savoirs dérobés, confisqués, atténués par les souverainetés instituées en pouvoirs légitimes ou en contre-pouvoirs tout aussi institués. » Elles sont cruelles, les crises de la représentation politique. « Elles font souffrir au quotidien, au travail, dans les entreprises, dans la rue, elles excluent, tyrannisent, harcèlent le corps social et politique. » Politiser la plainte pour lui donner sa puissance active et se donner les moyens de « relaire

*une Cité ». Metamorphoser le gémissement en grondement. Battaie en brèche les politiques de la pitié en faveur d'une politique de la justice. Telles sont les ambitions de cet ouvrage collectif intitulé *Est-ce ainsi que les hommes vivent*. Il se présente comme un cahier de doléances, dont l'étymologie renvoie à « douleur » et « deuil », sur le modèle des registres utilisés en 1789 pour consigner les vœux et protestations adressés au roi.*

Ce livre est né d'une initiative originale, relayée notamment par la revue *Yacarne* et le journal *L'Humanité*, qui s'apparente à un tour de France des voix populaires. Il fait étape dans de grandes et petites villes, en province et en région parisienne, dans les banlieues et les zones rurales, Bagneux, Villeurbanne, Argenteuil, Meaux, Annecy, Nevors, La Courneuve... *« C'est Deauville, ça: il n'y a pas de clochards, ça n'existe pas, il n'y a pas de pauvres, pas de salariés, pas d'ouvriers... Il faut cacher ce qui n'est pas la richesse. Forcément, ça énerve: si tu n'es pas en Doïce Gabana, si tu as une Casio et pas une Rolex, tu n'existes pas, tu es une tache ou tu es invisible, mais ça revient au même! »* Organisés autour de thématiques, les témoignages se succèdent. *« Je suis un précaire, je suis un furieux, moi; je passe mon temps, le soir, à mater la chaîne Parlementaire (LCP) pour entendre ce que les uns et les autres disent ». À Vierzon: « Plutôt que de parler devant tout le monde, le chef de service envoie des mails aux collègues... »* Ces paroles errantes de « doléants », ici rassemblées, dessinent un horizon commun. ← **MARION ROUSSET**

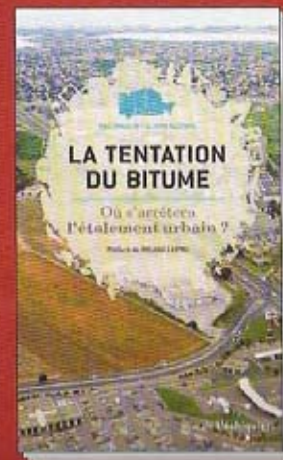
Est-ce ainsi que les hommes vivent. Cahier de doléances contemporain, de Luce Faber (coll.), coéd. Excès/Les Prairies ordinaires, 143 p., 12 €.

MACADAM PARTOUT

« L'étalement urbain, fléau à combattre ou mal nécessaire? » C'est la question que posent d'entrée de jeu Eric Hamelin, sociologue urbaniste, et Olivier Razemon, journaliste. Devant le fourmillement d'idées preconçues sur le sujet, ils interrogent les effets et les causes. Comme l'idée aberrante d'implanter les nouvelles gares TGV en pleine campagne. Les solutions? Vivre au bord de l'eau, faire des jardins plus petits, améliorer l'habitat collectif, parfaire l'intercommunalité... Pour Roland Castro, qui a signé la préface: « Ce n'est pas la ville, ni l'urbanisation qu'il faut combattre, c'est la fabrique insensibile et technique de la ville. »

← **MARION ROUSSET**

La tentation du bitume. Où s'arrêtera l'étalement urbain, d'Eric Hamelin et Olivier Razemon, éd. Rue de l'Echiquier, 221 p., 14 €.



le magazine opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains

traits urbains

ViaSilva : quand la nature structure la ville

Règles du jeu à **New York**

Des anthropologues à **Bordeaux**

Quel urbanisme en 3D ?

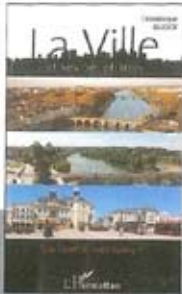


52

février/mars 2012
15 €

Traits urbains
Février-mars 2012
Bimestriel

À LIRE



**La ville et ses périphéries
Un conflit inévitable ?**
Dominique Oudot
Ed. L'Harmattan,
168 p., 17 €

« Les lois sur l'intercommunalité ont conduit à une fragmentation des aires d'influences urbaines en EPCI, plus concurrents que solidaires. Ce morcellement territorial ne permet guère aux élus de penser la ville comme un tout, c'est-à-dire à l'échelle de sa dimension fonctionnelle », estime Dominique Oudot. Alors que l'obligation d'achèvement de la carte intercommunale pointe son nez, il questionne cette dimension, à travers les exemples d'Angers, du Mans et de Tours, trois villes « intermédiaires » qu'il estime comparables par leur poids démographique et leur situation spatiale et économique. Plutôt que d'ouvrir des perspectives d'avenir, l'auteur dresse un état des lieux global des logiques de développement, d'aménagement et de regroupements intercommunaux dans ces trois aires urbaines.



**La tentation du bitume
Où s'arrêtera
l'étalement urbain ?**
Eric Hamelin
et Olivier Razemon
Ed. Rue de l'échiquier,
224 p., 14 €

« Où s'arrêtera l'étalement urbain ? ». Veste question à laquelle se sont attelés Eric Hamelin, sociologue et urbaniste, et Olivier Razemon, journaliste, avec humour mais sans complaisance. L'ouvrage débute par un court récit de science-fiction où tout déplacement est tributaire de la géolocalisation, où toute zone résidentielle est soigneusement estampillée selon la typologie des logements, conformément aux souhaits du ministère de la Sécurité et du Risque zéro... Les chapitres suivants abordent « les faits » (l'urbanisation croissante et la périurbanisation), « les causes » (le modèle économique et les modes de vie), « les enjeux » (environnemental, social, les idées reçues), et enfin « les perspectives » (certes connues – densifier, superposer, développer les modes de déplacements doux – mais ici clairement recensées).



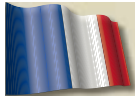
**L'économie
de l'aménagement
Une réflexion théorique
au service des praticiens**
Sonia Guelton,
Françoise Navarre
et Marie-Paule Rousseau
Ed. Sotéca, 252 p., 25 €

L'économie de l'aménagement : un objet mal identifié ? En 2006, le Puca (Plan urbanisme, construction et architecture) lançait un travail de recherche afin de mieux cerner cet « objet ». C'est de cette recherche que résulte cet ouvrage, qui tente une définition de l'économie de l'aménagement et propose une synthèse des travaux de recherche existants sur le sujet. Le travail de Sonia Guelton, Françoise Navarre et Marie-Paule Rousseau (toutes trois membres du Lab'Urba) conduit à s'interroger sur l'équilibre interne des opérations, les temporalités et processus d'urbanisation, les liens entre opérations d'aménagement et dynamiques de développement économique local...



**L'urbanisme
Nouvel atout
pour le commerce**
Dominique Moreno
Ed. La documentation française,
120 p., 10 €

La tendance est à l'intégration de l'urbanisme commercial au droit commun de l'urbanisme. C'est le sens de la proposition de loi déposée par les députés Patrick Ollier et Michel Piron, le 3 mai 2010, et examinée par le Parlement en première lecture en juin 2010 et mars 2011 – mais restée au point mort depuis. La CGI de Paris a souhaité apporter sa contribution au débat, considérant que « l'urbanisme commercial était devenu une machine à dire oui lentement ». L'ouvrage aborde dans un premier temps la législation commerciale issue de la Loi de modernisation de l'économie (LME) du 4 août 2008, avant d'affirmer, dans un second temps, l'« irrésistible » mouvement d'intégration dans le droit de l'urbanisme. Car « traiter le commerce à part le fragilise et l'exclut », estime l'auteur.


LA FRANCE DANS TOUS SES ÉTATS ■ Un sociologue s'alarme de l'étalement urbain qui mite le territoire

L'urbanisation bat la campagne

Adieu, veau, vache, cochon, couvée... les promoteurs ont fait des campagnes leur pré carré. Commerce, industrie, habitat : partout, l'urbanisation grignote du terrain.

ENTRETIEN

Jérôme Pilleyre
 jerome.pilleyre@centrefrance.com

En France, il n'y a pas de village Potemkine. Zones industrielles, commerciales et pavillonnaires se succèdent à l'infini. Il faut reconnaître cette franchise aux promoteurs et aux élus de tous bords qui bêtonnent à tout va. Le sociologue Éric Hamelin dénonce cette urbanisation galopante.

■ **L'étalement urbain est-il un effet pervers de la décentralisation ?** Je ne le dirais pas ainsi. Reste que les plus ou moins bonnes relations entre élus ne sont pas étrangères au morcellement des territoires. Au sein des intercommunalités, la concurrence est d'autant plus vive qu'à peine 8 % d'entre elles ont la compétence urbanisme. Les petites communes périphériques y bradent leurs terrains pour attirer les entreprises.

■ **La suppression de la taxe**



BÉTON. Devant l'avancée des lotissements résidentiels, la campagne baisse pavillon. PHOTO AFP

professionnelle n'a pas mis fin à ces « délocalisations » entre communes voisines ? Une contribution économique territoriale la remplace. Le mode de calcul diffère, pas les effets...

■ **Les particuliers profitent aussi de l'aubaine...** La France compte 37.000 communes, la plupart trop petites pour se projeter dans un plan d'aménagement du territoire qui les dépasse. Or les maires ont beaucoup de pouvoirs, notamment celui de déli-

vrer des permis de construire. La surconsommation d'espaces concerne l'habitat. Au prix du mètre carré, pourquoi rester dans un appartement de centres-villes (sauf grandes agglomérations), dévitalisés par les ceintures commerciales qui enlaidissent les périphéries, mais aussi paupérisés par le départ de ceux qui en ont les moyens ?

Les petites communes recherchent l'accroissement de leur population

pour le maintien de l'école et des rentrées fiscales supplémentaires.

■ **La volonté politique d'une « France de propriétaires » encourage cette « tentation du bitume »...** D'autant plus que le rêve de propriété prend la forme d'une maison. Depuis les années 60, les lotissements pavillonnaires, majoritairement habités par les classes moyennes supérieures, poussent toujours plus nombreux à la périphérie des villes et des villages proches. Les maisons individuelles représentent plus de la moitié de l'habitat.

■ **Autre encouragement, celui de l'économie. Quand le bâtiment va, tout va...** La logique productiviste freine la réflexion sur les zones mitées. Restructurer l'existant est plus compliqué et apparemment plus coûteux que de bitumer des champs.

Apparemment, car le renouveau urbain emprunte les infrastructures déjà en place. Les zones compactes, notamment avec l'habitat vertical (les constructions hautes) induisent des économies auxquelles on ne pense pas immédiatement. Moins de métirage c'est, par exemple, moins

de routes à déneiger.

■ **Et il y a le fameux aphorisme prêté à Alphonse Allais : « Les villes devraient être construites à la campagne, l'air y est tellement plus pur. »** Mieux vaut amener la campagne en ville. Ça coûte moins cher. Ce n'est pas la ville tout entière qui est rejetée, mais les nuisances consécutives à un habitat encore construit dans les années 80 avec des normes obsolètes. L'isolation phonique y était oubliée. Or un appartement bien isolé rivalise avec une maison individuelle.

■ **Le besoin de logements est cependant bien réel...** La population augmente, certes, mais pas autant que la consommation de territoires qui croît trois à quatre fois plus vite. Ce desserrement démographique et la nécessité de 500.000 nouveaux logements, selon une estimation de la Fondation Abbé-Pierre, n'obligent pas à bitumer autant.

La tache urbaine représente déjà 9 % de la superficie métropolitaine. Sur ces 49.000 km², il y en a environ 5.000 de parkings. Commençons donc par reconverter les friches urbaines, notamment indus-

trielles.

■ **Plus concrètement...** Il faut revenir en arrière, c'est-à-dire superposer les usages plutôt que les étaler. Rendre sa densité à la ville en mêlant intelligemment production, commerce et habitat. L'augmentation du prix de l'essence pourrait bien être l'incitation à inventer cette ville nouvelle.

■ **Et la péréquation sociale ?** Le rapport Balladur sur la réforme des collectivités territoriales de 2009 est resté sans suite. Il préconisait par exemple, pour la région parisienne, un rapprochement entre Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et Paris. La volonté de péréquation sociale s'affiche dans le découpage territorial. Habitat, emploi, transport : ce découpage devrait s'appuyer sur les « aires urbaines » définies par l'Insee sur la base des bassins d'influence des agglomérations. ■

➔ **À lire.** *La tentation du bitume, ou s'arrêtera l'étalement urbain ?* Éric Hamelin et Olivier Razemon, Éditions Rue de l'Échiquier, 2012.

PROCHAIN ARTICLE

La dette publique

FRANCE/ACTUALITÉS
CGT ■ Le choix du futur numéro un pose problème

Succession sous tensions

Le nom du futur numéro un de la CGT pourrait être dévoilé le 17 avril, mais ce choix suscite de fortes tensions à la tête du syndicat.

Le secrétaire général de la CGT a opté pour une procédure originale : une consultation auprès des cadres dirigeants pour aboutir à « une proposition susceptible de recevoir le consensus le plus large » sur sa succession.

« Aujourd'hui, on arrive à la fin de ce processus : les dirigeants lui ont adressé leurs points de vue sur les critères qui à leurs yeux doivent présider au choix du futur leader et la personne qui leur semble convenir », indique un cadre.

À la commission exécutive du 17 avril, Bernard Thibault devrait présenter une synthèse de cette consultation et annoncer sa proposition. Celle-ci sera soumise le 30 mai au Conseil confédéral national (CCN), composé des patrons des fédérations et des unions départementales, qui auront le dernier mot.



ÉRIC AUBIN. Favori, mais jusqu'à quand ? PHOTO BEP

À l'origine des tensions, le fait que le résultat de la consultation et le souhait de Thibault ne coïncident pas, révèlent des sources à la CGT.

« Une majorité des fédérations et d'unions départementales ont donné leur préférence à Éric Aubin », 48 ans, patron de la fédération de la construction, en charge du dossier des retraites, indique-t-on.

Mais, « Bernard Thibault, qui a fait beaucoup pour l'ouverture de la centrale, aurait souhaité qu'à son

départ une femme lui succède », une première à la CGT, « une image forte qu'il laisserait en héritage », indique-t-on de mêmes sources.

« C'est l'appareil qui hisse le roi »

Désormais, c'est la candidature d'Agnès Naton, 50 ans, retraitée de France Télécom, directrice de la *Nouvelle vie ouvrière*, magazine du syndicat, qui est mise en avant. Thibault « entend même faire campagne auprès des unions départementales » pour les convaincre d'un choix féminin avant le 30 mai.

Finalement, c'est la réunion du CCN qui sera décisive : « Ce sont les secrétaires généraux des fédérations et des unions départementales qui votent et, s'il veut passer en force, il prend un risque », prévient un cadre.

« Le point de vue du secrétaire général a du poids, mais à la CGT, l'appareil est au-dessus de l'homme. C'est l'appareil qui hisse le roi sur le podium », souligne un analyste. ■

UOIF ■ Sur fond d'arrestations d'islamistes radicaux

Ambiance plutôt crispée

La 29^e Rencontre annuelle des musulmans de France de l'UOIF s'est ouverte hier au Bourget dans une ambiance crispée à la suite des mises en garde du gouvernement contre « les porteurs de haine » et la multiplication d'opérations anti-islamistes après l'affaire Mohamed Merah.

Le ministre de l'Intérieur Claude Guéant a assuré hier que les pouvoirs publics seront « très attentifs » à ce rassemblement où la police surveillera qu'aucune femme intégralement voilée ne se trouve dans l'espace public. Le port du niqab est interdit depuis avril 2011.

Le rassemblement annuel de l'UOIF, jusqu'au 9 avril, est la plus importante rencontre des musulmans en France, attirant plus de 100.000 visiteurs chaque année au Parc des Expositions du Bourget, près de Paris. L'UOIF est la deuxième fédération de l'islam de France qui regroupe plus de 200 associations et 450 salles de prière.



CLAUDE GUÉANT. « Très attentif ». PHOTO AFP

Claude Guéant a répété qu'il regrettrait la venue de l'intellectuel musulman suisse Tariq Ramadan. « Je rappelle qu'il y a quelques années, il souhaitait un moratoire sur la lapidation des femmes », a insisté le ministre.

Mardi, Nicolas Sarkozy avait mis en garde l'UOIF contre les « porteurs d'appels à la violence, à la haine et à l'antisémitisme » qui pourraient s'exprimer lors de la Rencontre. Six orateurs ont ainsi été interdits, dont l'imam qatari

d'origine égyptienne Youssef Qaradaoui, proche de l'émir du Qatar.

Outre ces interdictions, une trentaine d'islamistes radicaux présumés ont été arrêtés et six autres ont été expulsés depuis les attentats meurtriers de Toulouse et de Montauban, perpétrés par Mohamed Merah.

Selon Claude Guéant, « nous observons, dans un certain nombre de milieux islamistes, une recrudescence d'enthousiasme, des désirs de venger Merah, de suivre son exemple ». ■

COUP DE FILET

Les islamistes présumés relâchés. Les six dernières personnes encore en garde à vue après leur interpellation mercredi matin dans le cadre d'une opération visant des islamistes radicaux présumés ont été relâchées, hier soir, sans être poursuivies par la justice. Sur les dix personnes interpellées, quatre avaient déjà été remises en liberté jeudi soir.

Pdd



La tentation du bitume OÙ S'ARRÊTERA L'ÉTALEMENT URBAIN ?

Eric Hamelin et Olivier Razemon
2012, Paris, Éditions rue de l'échiquier, 224p.

Sur un sujet rebattu, sur lequel les commentaires techniques, les analyses juridiques, les plaidoyers dans des sens variés et les annonces politiques récurrentes remplissent les colonnes, voilà un petit livre roboratif, stimulant, solidement référencé

et... agréable à lire, depuis la virée festive de Sidonie au businesszentrum de Kehl jusqu'à la friche post-moderne de Valdeluz en Espagne. Le titre accrocheur peut laisser attendre un plaidoyer enflammé pour en finir avec l'étalement. Certes ce livre prend un parti clair pour déplorer, et pas seulement en France, l'uniformisation de ces paysages périurbains, ponctués seulement de « grues et de lampadaires, univers qui relève de la télé et du « pop-up ». « On croit pénétrer dans une ville, on entre dans un décor géant ». Mais c'est aussi et surtout un tour d'horizon stimulant et argumenté des tenants et des aboutissants de ces nouvelles formes urbaines, l'état des lieux, l'enchaînement des causes et des conséquences, le prix à payer, quelques axes des évolutions possibles.

Beaucoup de références fort intéressantes, souvent originales, avec abondance d'éléments relatifs à d'autres pays, Amérique du Nord ou pays européens, mettant bien en évidence que les caractéristiques spécifiques du système urbain français n'en sont pas la seule cause. Mais aussi quelques clous enfoncés là où ça fait mal, en particulier la question du pouvoir des maires.

La faiblesse de mise en œuvre des dispositifs « antimitages » est aussi un des thèmes récurrents de l'ouvrage : « Tout le monde à l'unisson s'accorde pour constater les dégâts, mais rares sont les mesures qui osent vraiment contrer le phénomène ».

Dans une conclusion engagée pour un retour à la ville dense, dont certains aspects méritent d'être discutés, une lueur d'espoir se manifeste : les auteurs voient un puissant facteur, « le vieillissement annoncé de la population apparaît comme un élément stimulant pour le retour à la ville dense ». On pourrait préférer une autre origine !

Vincent Renard



Le logement au cœur de la crise

Dossier, *Esprit*, n°1 janvier 2012, pp.49-146

Sujet d'actualité, et pas uniquement en raison de sa forte présence dans la campagne présidentielle, le logement fait l'objet du dossier du numéro de janvier de la revue *Esprit*. Vincent Renard ouvre les débats par un éditorial dont le titre annonce le ton de l'ensemble du dossier :

« une politique du logement devenue illisible ». Au-delà de la variété des sept textes, s'affirme en effet le flou des politiques, voire leur caractère contradictoire, qu'il s'agisse du logement insalubre (déplacement de populations en danger vers d'autres logements délabrés) ou d'urbanisme – entre durcissement des normes et volonté de simplification. Plus profondément peut-être, le sentiment de flou vient de la persistance de nombreuses idées reçues en matière de logement. C'est certainement un des mérites des auteurs de ce dossier de proposer des analyses allant souvent à contre-courant. Les sujets traités sont ainsi nombreux, du logement insalubre à la financiarisation, en passant par des comparaisons internationales.

Le premier constat, général, est qu'il n'est pas juste de parler de crise généralisée du logement : le confort s'améliore globalement et le

stock, rapporté au nombre d'habitants, est plutôt élevé par rapport à nos voisins européens.

Autres sujets à controverses : la primo-accession, qui progresse malgré les discours négatifs sur la question ; l'impact des incitations fiscales, dont le succès quantitatif ne doit pas être oublié ; l'évolution du taux d'effort, qui reste constant malgré la croissance des prix ; ou encore le rôle -fantasmé- des étrangers et/ou de la finance sur le marché du logement, aujourd'hui marginal.

Les problèmes sont pourtant bien là : plusieurs millions de mal-logés, 150 000 sans-domicile fixe, et des prix immobiliers dont la croissance est plus rapide que celle des revenus. L'échec des politiques du logement est probablement de ne pas avoir su produire des logements là où il faut, adaptés aux moyens et à la taille des ménages.

Les solutions préconisées ? Des outils certes mieux adaptés, mais aussi une évolution structurelle des modes de gouvernance, qui passe par l'affirmation définitive des agglomérations comme échelle pertinente du pouvoir d'urbanisme.

Yann Gérard

STRASBOURG Education

Les étoiles à portée d'enfant

Plus de 2000 petits strasbourgeois de cours moyen vont découvrir le ciel et les constellations à différentes latitudes, grâce au planétarium mobile qui circule dans les écoles. Exemple à Sainte-Aurélie.

C'est un dôme gonflable de 4,50 mètres de diamètre dans lequel se faufilent deux élèves de CM1 et CM2 de l'école Sainte-Aurélie, dans le quartier de la gare. Environ quinze personnes peuvent s'y tenir assise. La lumière s'allume et, au centre, l'animatrice actionne le projecteur. Assis, une voûte céleste enveloppe les jeunes spectateurs. Pour éviter le choc, un premier ciel parsemé d'étoiles apparaît : c'est celui que l'on aperçoit à travers une intense pollution lumineuse, comme à Strasbourg. On s'éloigne de la ville, et soudain d'autres étoiles se révèlent à l'est, les enfants repèrent, avec l'animatrice, la Petite Ourse et Véga (marquée « l'étoile du Berger »). Enfin, on découvre le spectacle éblouissant que l'on aperçoit en levant les yeux dans les Vosges, par exemple – un tout car en altitude, et loin d'une

grande ville. L'animatrice désigne la voie lactée. Mélen, en CM1, a déjà assisté à deux séances « au grand planétarium », mais elle a apprécié celle-ci. « On pense encore plus qu'on est dans le ciel, tout près de lui », relève-t-elle. Lirano et Mail, également en CM1, sont épatés et veulent y retourner.

« On ne savait pas qu'il y avait dans le ciel des planètes qui ressemblent à des étoiles! »

« On ne savait pas qu'il y avait dans le ciel des planètes qui ressemblent à des étoiles! » À l'issue de cette petite séance de planétarium, les enseignants animent dans leur classe un atelier, généralement sur le thème du système solaire, qui



On s'enfouit dans le dôme, et le voyage dans les étoiles commence... PHOTO: DNA - STRASBOURG

L'ASTRONOMIE, C'EST AUSSI POUR LES FILLES

« Nous sommes assez préoccupés par la dévalorisation des filles par rapport aux carrières scientifiques. Or, les sciences c'est intéressant et il y a des débouchés », relève Hugues Drogou, le directeur du Jardin des sciences de l'université de Strasbourg, jusqu'à présent le planétarium. Le planétarium mobile – qui voyage dans toute l'Alsace – permet ainsi de susciter l'intérêt des élèves pour l'astronomie, une discipline pas forcément abordée. Dans les écoles, petites filles et petits garçons s'enthousiasment pour cette découverte du ciel. Mais, plus tard, ce sont surtout les seconds qui optent pour une filière scientifique. « Dans les Vosges, ces filières comptent 60 % de garçons, contre 40 % de filles. En Alsace, c'est encore moins : 70 % de garçons et seulement 30 % de filles », regrette Hugues Drogou. Des vocations masculines peut-être parmi les 2 120 élèves qui vont entrer dans le dôme étoilé.

est au programme du cycle 1. Ils sont aidés par un animateur ou une animatrice du planétarium de l'université de Strasbourg. 2 200 élèves de la ville vont ainsi découvrir le ciel et les étoiles dans leur école. Une animation assurée par le planétarium de l'université de Strasbourg, et financée par la ville (soit un coût de 10 000 €), ce qui permet de la proposer gratuitement aux enfants. En général, la ville finance des animations culturelles, artistiques

et sportives après la classe, mais les contraintes techniques liées au montage et démontage du planétarium mobile ne permettant pas de proposer cette activité en périscolaire. « Nous avons contacté l'inspection académique pour savoir s'il était possible d'intervenir pendant le temps scolaire. C'est une activité que nous voulions absolument proposer aux écoles, car les propositions d'interventions scientifiques sont rares », souligne Nicole Dreyer, adjointe au maire en

charge de la vie scolaire. Quatre écoles de Strasbourg (soit 90 classes) ont adhéré à l'idée. La démarche du planétarium de l'université de Strasbourg est d'autant plus intéressante que la plupart des enseignants en élémentaire ne sont pas issus des filières scientifiques, ou la venue de planétarium mobile est précédée d'une petite formation qui leur permet d'arriver, en classe, un atelier astronomique de manière décomplexée. ■

JULIA MANGOLD

L'AGENDA

ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN/OSTWALD NEUDORF-STOCKFELD UNIAI : demi-part veuves

► **Aujourd'hui.** Certaines veuves ne peuvent plus bénéficier de la demi-part supplémentaire accordée si l'un a eu des enfants. En effet, désormais il faut avoir supporté seule la charge d'un ou de plusieurs enfants pendant au moins 5 ans.

► **Illkirch-Graffenstaden.** La permanence de l'UNIAI sur ce sujet aura lieu aujourd'hui du 14 avril de 15 h 30 à 16 h 30 au pôle associatif Illkirch, allée François Mitterrand à Illkirch-Graffenstaden. 03 88 15 03 05.

► **Ostwald.** La permanence aura lieu aujourd'hui de 14 h à 15 h au centre sportif et de loisirs, 6 quai Hoegli à Ostwald. Réunion du comité à 15 h.

► **Au Neudorf-Stockfeld.** La permanence aura lieu aujourd'hui de 16 h à 17 h chez Anaba – allée David Galès, chemin du Neudorf.

ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN UNIAI

► **Aujourd'hui.** L'UNIAI informe ses adhérents que le groupement assurera sa permanence ce mardi de 16 h 30 à 18 h 30 au pôle associatif de l'Illkirch de 15 h 30 à 16 h 30.

Histoire de bien naître : moment d'échange

► **Aujourd'hui.** L'association « Histoire de bien naître » organise un moment d'échange entre parents et futurs parents pour toutes les questions relatives à la naissance, l'allaitement, la pondération, animé par la sage-femme de l'association, de 15 h 30 à 16 h 30, au Grenier, 20 A, rue des Roseaux, à Illkirch-Graffenstaden. Réservations : 03 88 14 26 09 62 ou 03 88 26 73 01, www.histoiredubien-naître.fr

KRUTENAU

Conférence sur « Frédéric le Grand »
► **Mardi 17.** Néaqa propose une conférence sur le thème « Frédéric le Grand », par Jean-François Kovar, historien, le mercredi 4 avril à 15 h à la médiathèque Strassen 47, rue de Zurich, Entrée libre, plateau.

L'AGENDA POLITIQUE

MEINAU

► **Mardi 3 avril.** Mathieu Cahn, adjoint au maire du quartier de la Meinau, tiendra une permanence mercredi de 11 h à 12 h dans son bureau, 17 rue Schaefferstr. Merci de vous adresser au 03 88 79 75 42.

LE CARNET

Anniversaires

► **Florence Herr née Klein** le 3 avril 1911 à Strasbourg et domiciliée à Mundolsheim, fête aujourd'hui ses 81 ans.

► **Charles Lambiano** le 3 avril 1931 à Lœwenheim et domicilié à Fichtelberg, fête aujourd'hui ses 81 ans.

► **Murielle Leuven née San-Pat** le 3 avril 1930 et domiciliée à La Wantzenau, fête aujourd'hui ses 82 ans.

► **Max Meier** né le 3 avril 1922 et domicilié à La Wantzenau, fête aujourd'hui ses 80 ans.

► **Cécile Weber** née le 3 avril 1932 et domiciliée à La Wantzenau, fête aujourd'hui ses 80 ans.

PARUTION La tentation du bitume

Mais où s'arrêtera l'étalement urbain ?



La civilisation de la voiture a rapproché la ville de la campagne avant de l'urbaniser. PHOTO: JACQUES DNA

Urbanisme à courte vue
À l'arrivée, Strasbourg et son centre massif, inamovible et déconnectés de la vue voisine, le socle de l'ouvrage coince par Eric Hanslin, sociologue urbaniste et Olivier Razez, journaliste spécialisé dans les transports et modes de vie, est à

l'avant : partent l'expansion urbaine contre la nature de bitume (au rythme effrayant d'une surface équivalente à un département tous les dix ans) et le rêve du « vivre à la campagne » n'est qu'un vaste mensonge. L'Alsace est souvent citée par

voiture a rapproché la campagne de la ville avant de l'urbaniser. L'économie, la démographie et plus généralement la recherche de bonheur qui passe par le report de la ville dehors. Les auteurs énumèrent tous les maux nés de cet étalement favorisé par une politique urbanistique incompréhensible et surtout à court terme : les limites à l'extension, à l'agriculture, le cloisonnement des territoires (boboisement, ghettoïsation).

Le projet de parc des expositions de Strasbourg en exemple

Le tableau brossé est noir, mais c'est peut-être pour mieux appeler à un sursaut, nécessairement brutal, pour dégarer des solutions.

Car la tentation du bitume est terrifiante non seulement les auteurs. En citant en exemple le projet de parc des expositions de Strasbourg, névo dans un premier temps un périploque sur 70ha avec force parkings, hangars plats et pelouses décoratives. À la faveur du change-

ment de municipalité en 2008, le projet a été revu et replacé en ville dans un quartier desservi par le tramway par exemple, plutôt que par l'autoroute, le programme prévoit une emprise au sol dix fois moindre.

Il faut recycler les surfaces urbaines ou industrielles

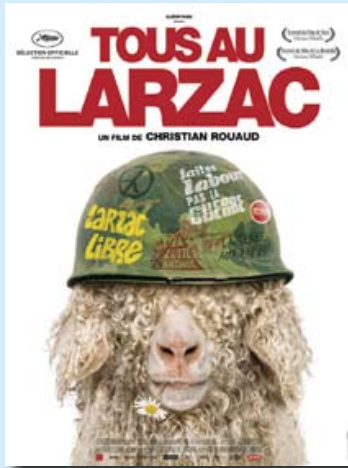
Plutôt que de commencer des tentatives vaines, il faut recycler les surfaces urbaines ou industrielles. Vis la qualité du cadre de vie, une densification urbaine bien pensée peut ouvrir de nouveaux horizons. À condition évidemment d'accepter de partager l'espace, les services et même le temps, de couper le moteur et tourner le doigt au rétro.



La tentation du bitume, au-dessus: Eric Hanslin et Olivier Razez, auteurs de l'ouvrage.

Coup de cœur

FILM



Tous au Larzac

Ce film relate l'histoire de la lutte des paysans du Larzac (Aveyron) contre l'Etat français qui, en 1970, décide sans concertation préalable d'agrandir le camp militaire du Larzac de 3000 à 17 000 hectares. Les 103 paysans concernés se mobilisent et restent unis dans ce combat : jamais ils ne céderont leurs terres. La mobilisation s'amplifie et des soutiens arrivent de partout. Cette incroyable aventure de dix ans de luttes opiniâtres et joyeuses contre plusieurs gouvernements successifs appartient à l'histoire sociale et politique de notre pays.

Le film alterne les témoignages de 9 des acteurs de cette lutte et les images d'époque. La forte personnalité des témoins qui allient la simplicité à la modestie, l'humour à la détermination, la générosité au courage, donne le ton du film. Quelle richesse, quelle chaleur, quel bonheur de les entendre relater cette aventure et de voir leurs visages si rayonnants ! Ces personnes sont un exemple édifiant de résistance dans la solidarité et avec un esprit créatif dont on pourrait s'inspirer dans ces temps difficiles. **Jean Piron**

Film documentaire de Christian Rouaud

12 AGIR EN RURAL • N°88 • Mars 2012

LIVRES

Le chemin de l'espérance

Après un diagnostic juste de l'état du monde, ce petit ouvrage d'Edgar Morin et Stéphane Hessel nous montre où est le véritable enjeu : faire de la politique un lieu, un espace où se décide le bien commun et non pas où l'on s'arrange entre amis. Des solutions sont apportées pour un mieux-vivre mondial, empreintes avant tout de bon sens. Les auteurs nous montrent le chemin pour rebâtir nos démocraties vidées de leur sens par le monde de l'argent. C'est une belle vision de la France et du monde, à nous de la transmettre aux hommes politiques. Il en va de notre devenir et de celui de nos enfants. Ce petit livre veut contribuer à un soulèvement des consciences. C'est un appel à une exigence citoyenne afin de redonner un horizon à ce siècle, un avenir à cette planète et une espérance à tous ceux à qui elle est ici et maintenant refusée. **Jean Vrignault**

Edgar Morin et Stéphane Hessel, Fayard, 2011, 64 pages, 5,10 €



La démocratie anesthésiée

On ne sort pas indemne de la lecture de ce livre qui décortique sans complaisance les mécanismes de fonctionnement de notre société. Au fil de chapitres sur le travail maltraité, l'économie qui dicte sa loi, l'industrie des loisirs qui formate les esprits, l'auteur nous démontre que le combat pour l'émancipation humaine est loin d'être gagné ! Et la démocratie dans tout ça ?



Elle apparaît confisquée par des professionnels de la politique, réduite à la simple gouvernance d'institutions soumises au libre-échange, noyée dans la soupe télévisuelle. Une sorte de « *despotisme sans despote* » : « *tout à l'air parfaitement libre mais tout est sous contrôle.* » Un constat qui ne peut que nous pousser à « *travailler à la transformation de l'état de choses existant.* » Car « *il faut sauver la planète-homme de manière aussi urgente que la planète Terre.* » Stimulant ! **Paul Dufflot**
Bernard Vasseur, Editions de l'Atelier, 2011, 172 pages, 20 €

La tentation du bitume - Où s'arrêtera l'étalement urbain ?

Année après année, la campagne disparaît sous la ville. La terre fertile se raréfie, les espaces naturels se morcellent, la ville s'éparpille et se cloisonne, l'automobile s'impose comme unique lien social. L'urbanisation galopante consomme de l'espace comme s'il était inépuisable : logements, centre commerciaux, zones industrielles... et partout du bitume : routes, trottoirs et parkings représentent 47 % de la surface artificialisée ! Dans ce livre vivant et agréable à lire, les auteurs décrivent le phénomène, en donnent les causes qui sont multiples et proposent des solutions : optimiser l'espace, améliorer la vie urbaine, construire des quartiers plus denses, réduire massivement la place accordée à la voiture, réorganiser les pouvoirs locaux. Les crises qui se profilent peuvent provoquer un sursaut brutal mais inespéré, pour stopper la « *boulimie spatiale* ». Des réflexions qui concernent les ruraux au premier chef ! **Paul Dufflot**
Eric Hamelin et Olivier Razemon, Rue de l'Échiquier, 2012, 224 pages, 14 €



et la deviation. Sur ce point, réponse claire comme de l'eau de l'Agglo, « pas d'urbanisation avant qu'une solution d'approvisionnement en eau sûre, pérenne en quantité et qualité, puisse être trouvée ensemble. »

Sur l'autre point, l'urbanisation prévue sur

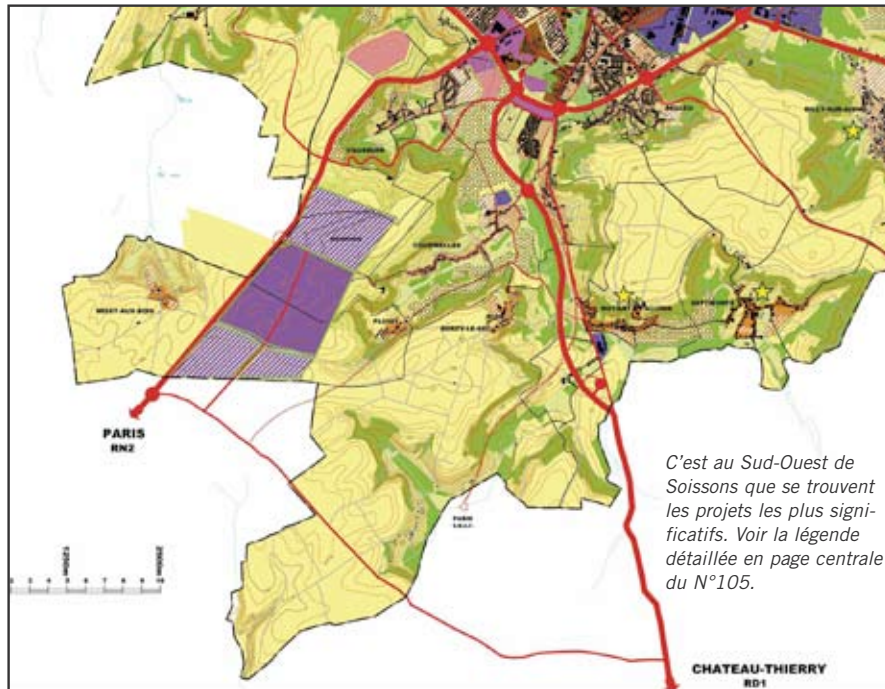
et de logements intermédiaires avec la quantité du parc Gouraud et bénéficiant d'espaces publics généreux et de qualité, soit environ 500 logements. (...) Ce projet est prévu pour accueillir des familles de cadres moyens et supérieurs du Soissonnais et aussi ceux d'Ile-

Sur l'extension de la zone d'activité du Plateau, notons l'avis négatif du conseil de Chaudun et de la Communauté de Communes d'Oulchy-le-Château, et une réponse cinglante de l'Agglo, rappelant quand même que 600 habitants de ce secteur travaillent dans le périmètre de l'Agglo. « Notre intercommunalité a fait le choix de ne pas nier le développement depuis, et vers, le sud de nos territoires. » Sur ce même sujet, répondant à la Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles, composée d'élus ruraux, le Président a une réponse ...carrée : « Nous ne nous voyons pas dire à un industriel que son projet d'implantation serait trop consommateur de terre. »

Dans d'autres courriers, on retiendra encore les avis tardifs des administrations (DREAL, DDT), tardifs mais détaillés et signés du Préfet. L'administration reproche tantôt d'en faire trop (« l'extension de la zone du Plateau semble très ambitieuse au vu de la commercialisation. ») ou pas assez, reprochant par exemple que le document ne prenne pas en compte la circulation des engins agricoles.

De nombreux points sont soulevés, mais la réponse de l'Agglo déplore le partenariat insuffisant des services de l'Etat durant la phase d'élaboration.

La place nous manque, mais ces quelques lignes vous inciteront à visiter l'exposition et à émettre vos propres observations (dates et lieux dans le Vase n°114). ■



Le SCoT et la tentation du bitume

Intéressant rapprochement, à l'initiative de la librairie Inter Lignes, entre un responsable de l'Agglo, chargé du développement du territoire, et deux journalistes écrivains, co-auteurs de « la tentation du bitume » !

La conférence débat aura lieu le jeudi 19 avril à 18h, en principe à la Halte fluviale ou à l'Arthé rue de la Bannière (lieu non encore fixé à l'heure de la mise en page).

Une conversation entre les journalistes, hommes de réflexion et d'observation, et le responsable d'aménagement territorial, homme d'action et de projet...



La tentation du bitume. Où s'arrêtera l'étalement urbain ?

De Eric Hamelin, Olivier Razemon

Editeur : Rue de l'échiquier

PRIX : 14 €

Cette étude montre que la campagne française recule face au phénomène de l'étalement urbain, qui est le résultat de la crise du logement, du désir d'accession à la propriété individuelle, du développement des centres commerciaux, entrepôts et parkings.

Les auteurs proposent des solutions pour endiguer ce phénomène et améliorer la qualité de vie sans gaspiller le territoire. ■

Le vase communicant

Le vase communicant

9 au 22 avril 2012

Bimensuel

vélocité

La revue du cycliste au quotidien

Officiel > Dominique Lebrun nommé M. Vélo

Dominique Lebrun vient d'être nommé coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo. Cette nomination, attendue depuis le départ à la retraite de Hubert Peigné fin octobre, a été

officialisée par un décret du 28 décembre 2011 signé par le président de la République et paru au journal officiel du 30 décembre.

Titulaire d'une maîtrise de droit, il a été administrateur civil au ministère de l'Équipement, avant de devenir inspecteur général de l'administration du développement durable en 2005.



RUB

Bibliographie



La tentation du bitume Où s'arrêtera l'étalement urbain ? Olivier Razemon, Eric Hamelin

Année après année, la campagne française disparaît sous la ville. Malgré les proclamations indignées et les législations vertueuses, la terre fertile se raréfie, les espaces naturels se morcellent, la ville s'éparpille et se cloisonne, l'automobile s'impose comme unique lien social. Le phénomène, connu sous le nom d'étalement urbain, ne résulte pas seulement, comme on le croit souvent, de

la crise du logement et du désir d'accession à la propriété individuelle. Centres commerciaux, entrepôts, parkings, la ville étalée se nourrit, en France comme ailleurs, d'une économie opulente et d'une société qui valorise le bonheur individuel, à court terme de préférence. Autrement dit, nous sommes tous responsables.

Les égoïsmes locaux, les tentations des élus et les tics des aménageurs se heurtent ça et là à des réflexes de survie. On pourrait densifier et vitaliser la ville existante. On pourrait prendre les décisions au bon niveau et en réfléchissant à l'avenir. On pourrait résister au tout-parking. On

pourrait améliorer la qualité de vie sans gaspiller le territoire.

Les auteurs brossent un portrait vivant et sans concession de la bataille inégale qui se livre entre la soif de bitume et les rares garde-fous susceptibles de contrer le phénomène. Tout est perdu ? Voire. Et si les crises qui se profilent fournissaient un sursaut brutal mais inespéré ? Le développement du vélo peut-il constituer un moyen de densifier la ville et donc de limiter cet étalement urbain ?

224 pages, 14 €, collection Les petits ruisseaux, préface de Roland Castro.

19

Vélocité
Janvier-Février 2012
Bimestriel

Où s'arrêtera l'étalement urbain ?

ÉCRIT PAR : YVES HEUILLARD DANS URBANISME, LIVRES, COLLECTIVITÉS LE 19 JANVIER 2012



Année après année la campagne, et avec elle la terre, disparaît sous la ville. "La tentation du bitume", ouvrage essentiel et plaisant, coécrit par un expert en urbanisme et un journaliste, explique le phénomène et propose des solutions de façon éclatante. [Photo Jean-Louis Zimmermann]

Les égoïsmes locaux, le bonheur individuel, les tentations des élus, les travers des aménageurs, l'appât de gains faciles, font que la terre fertile se raréfie, les espaces naturels se morcellent, la ville s'éparpille et se cloisonne, l'automobile s'impose comme unique lien social.

Pourtant disent les auteurs de *"La tentation du Bitume"*, on pourrait faire différemment : densifier et vitaliser la ville existante ; prendre les décisions au bon niveau et en réfléchissant à l'avenir ; résister au tout-parking ; améliorer la qualité de vie sans gaspiller le territoire.

Les auteurs brossent un tableau vivant et sans concession de la bataille inégale qui se livre entre la soif de bitume et les rares garde-fous susceptibles de contrer le phénomène. Tout est-il perdu ? *"Peut-être pas"* répondent-ils avec l'espoir que les crises et les défis planétaires gigantesques auxquels nous faisons face provoquent un sursaut brutal mais inespéré. Le livre est un *"must"* pour qui s'intéresse à l'urbanisme et au développement durable.



dd magazine

19 janvier 2012

Doit-on interdire toute nouvelle zone constructible ?

Extraits de l'ouvrage avec l'aimable autorisation de l'éditeur.

"Doit-on interdire toute nouvelle zone constructible, voire rendre certains territoires artificialisés à la nature ? Faut-il, à l'inverse, se contenter de ralentir légèrement le rythme de l'étalement urbain ? Dans quelle proportion ? L'objectif n'est pas facile à fixer, varie d'une région à l'autre, et implique à chaque fois une réflexion collective sur la qualité de vie et le développement économique. Les solutions, tantôt utopiques, tantôt minimalistes, la plupart du temps judicieuses et réalisables, ne s'appliquent pas partout, ni tout le temps.

Certaines propositions ont déjà été tentées et peuvent être généralisées ou déclinées selon les situations ; d'autres restent à creuser. Mais toutes constituent des pistes sérieuses et des exemples à suivre. Limiter l'étalement urbain nécessite en tous cas des choix clairs, en particulier un mélange subtil

d'optimisation mathématique de l'espace et d'amélioration de la vie urbaine. On freinera ainsi la consommation d'espace par habitant, tout en aérant la ville existante, pour la rendre plus agréable. On construira des quartiers plus denses, tout en renouvelant le tissu urbain existant et en améliorant l'habitat. Ces opérations seraient vouées à l'échec si elles n'étaient accompagnées d'une réduction massive de la place accordée à la voiture et d'une réorganisation des pouvoirs locaux." [...]

Et les auteurs, exemples à l'appui, de proposer des directions : superposer les usages (empiler bureaux, parkings, hangars et usine), recycler le territoire (exactement comme on recycle du verre ou du papier), rafraîchir la ville en renonçant aux zonages, améliorer l'habitat collectif pour le rendre plus désirable, redonner l'initiative aux citoyens et les rendre acteurs de leurs projets immobiliers plutôt qu'acheteurs de programmes standardisés, diminuer la taille des jardins et s'inspirer par exemple des médinas du sud de la Méditerranée, favoriser les parcs urbains, ajouter un étage, laisser la place à l'agriculture dans la cité, et - essentiel - couper le moteur.

Aussi sur ddmagazine

Faut-il interdire les maisons individuelles ?

Habitat collectif ou maisons individuelles ?

Maisons en bande et bande de maisons

Combien de terres arables en moins ?

Se fondant sur les enquêtes Teruti-Lucas, la revue mensuelle Agreste, éditée par le ministère de l'Agriculture, publiée depuis 2006, et à intervalles réguliers, des statistiques approfondies sur l'utilisation des sols. Les sols artificialisés recouvrent ainsi en 2010, au total, 49 000 km², soit 8,9 % du territoire métropolitain. En 2006, l'artificialisation ne concernait que 8,3 % de la superficie totale.

On constate donc une augmentation de près de 7 % en 4 ans, soit 3 140 km², alors que la population n'a progressé que de 2,3 %. Ainsi, l'artificialisation se poursuit désormais au rythme d'un département artificialisé, non plus tous les dix, mais tous les sept ans.

Extrait de l'ouvrage, page 43

dd magazine

19 janvier 2012

Les auteurs suggèrent de changer

l'échelle des plans d'aménagement, en fusionnant les communes, en supprimant le département, et de moins nous prêter aux querelles de clochers en transférant la compétence de l'urbanisme à des échelons supérieurs.

Sans prendre de positions définitives ils parviennent à amener le lecteur à d'autres mécanismes de pensées, ou même tout simplement à se remettre à penser, à explorer de nouvelles voies, à prendre de la hauteur et à inventer un "*vivre ensemble*" plus heureux sans pour autant verser dans l'utopie. Avec, en prime, une belle écriture et une belle édition.

La tentation du bitume. Où s'arrêtera l'étalement urbain ?

Auteurs : Eric Hamelin et Olivier Razemon

Editeur : Rue de l'échiquier (19 janvier 2012)

Collection : Les Petits Ruisseaux

224 pages - 14,00 euros TTC

Les auteurs

- Eric Hamelin, sociologue urbaniste, est responsable du bureau d'étude Repérage Urbain. Il conçoit des projets d'urbanisme en collaboration avec des équipes pluridisciplinaires, tout en faisant systématiquement référence au point de vue des utilisateurs. Il mène des études sociologiques auprès des habitants, aussi bien dans les quartiers pavillonnaires, les villes moyennes, les quartiers HLM que dans les centres-villes. Il est professeur associé au département de sociologie de l'Université de Rouen et chargé de cours à l'Institut d'Urbanisme de Paris (Université de Créteil).
- Olivier Razemon est journaliste free-lance depuis plus de dix ans. Il travaille notamment pour Le Monde et le magazine Géomètre. Voyageur, reporter et observateur du monde d'aujourd'hui, il écrit de nombreux articles sur les transports, l'urbanisme et les modes de vie. Il est aussi le coauteur du livre Les transports, la planète et le citoyen aux éditions Rue de l'échiquier.

dd magazine

19 janvier 2012

JOURNÉE SPÉCIALE LOGEMENT

ACCUEIL > SPÉCIAL LOGEMENT > URBANISME : LES 30% DE SARKOZY, UNE "ABERRATION" QUI OUVRE LE DÉBAT

ACCUEIL > SPÉCIAL LOGEMENT > URBANISME : LES 30% DE SARKOZY, UNE "ABERRATION" QUI OUVRE LE DÉBAT

Urbanisme : les 30% de Sarkozy, une "aberration" qui ouvre le débat

Créé le 31-01-2012 à 18h24 - Mis à jour le 01-02-2012 à 18h34 2 réactions



Par Louis Morice
Journaliste



La mesure punirait les villes déjà denses, souligne le sociologue urbaniste Eric Hamelin. Interview.

Recommander 17

Tweeter 15

Share 1

Envoyer

RÉAGIR



Chantier de la zac Clichy Batignolles (Romain Champalaune -Sipa)

Mots-clés : urbanisme, logement, construction, Eric Hamelin, Sarkozy, infrastructures

C'était trois jours avant le grand rendez-vous contre le mal logement, organisé ce mercredi par la Fondation Abbé Pierre. Dimanche, Nicolas Sarkozy a tenté de prendre l'avantage sur le sujet en annonçant une augmentation de 30% des possibilités de construction. Alors qu'il manque quelque 900.000 logements en France, l'annonce du chef de l'Etat a immédiatement fait réagir les spécialistes du secteur. Des professionnels comme la Fédération Française du Bâtiment y voient une opportunité de densifier les zones construites. Des écologistes comme France Nature Environnement redoutent au contraire un étalement des

SUR LE MÊME SUJET

- » Grand Paris : un "New deal" pour le logement
- » "Les 30% de Sarkozy ? Un lapin sorti du chapeau !"
- » Mal-logement : "C'est la lutte des places"
- » DOSSIER. Spécial logement

zones urbaines. Co-auteur avec Olivier Razemon de "La tentation du bitume", aux éditions Rue de l'Echiquier, Eric Hamelin, sociologue urbaniste, renvoie étalement et densification dos à dos pour réclamer une ville plus attractive.

L'augmentation de 30% des constructions annoncée par le président de la République peut-elle modifier le visage de nos villes ?

- Une proposition comme celle que vient de faire Nicolas Sarkozy est relativement inapplicable. Ce n'est pas possible de simplement dire qu'on construit 30% en plus dans toute la France. Il existe des plans d'urbanismes avec des règles de construction qui permettent de réguler les hauteurs. Qui veut d'un immeuble de huit étages dans un centre historique ? Et dans les zones peu denses, il y a aussi des règles pour empêcher de construire en face des fenêtres de son voisin. Ces règles s'ajoutent au seul coefficient d'occupation des sols, l'indice qui donne le nombre de mètres carrés que l'on a le droit de construire sur un terrain.

En fait, le gouvernement a déjà modéré le projet présidentiel. On sait désormais que les engagements sur la loi Littoral ou le patrimoine seront respectés. Ce qui prouve bien que ces 30% supplémentaires ne peuvent pas s'appliquer n'importe où, n'importe comment.

Dans une zone peu construite qui mériterait d'être densifiée, notamment parce qu'elle est déjà desservie par des transports en commun, il faudrait pouvoir pousser les communes à augmenter leurs droits à construire.

Concrètement, comment se traduit une application des 30% ?

- Elle ne peut pas être globale. Il faut adapter la mesure en fonction des besoins : avec le mode de calcul du coefficient d'occupation des sols, ce sont les endroits déjà les plus denses qui se verront réclamer le plus. En revanche, les zones peu construites qui mériteraient d'être densifiées n'auront qu'un effort dérisoire à fournir.

Dans des villes, des quartiers populaires ou historiques, là où le coefficient est fort, on ne peut plus densifier. On est déjà à un optimum, on fait vivre des commerces, il y a des emplois, tout ce qu'il faut. Avec 30% supplémentaires, on serait dans la surpopulation. La densité a des limites

Au final, avec le texte actuel, on arrive à une aberration en punissant les communes qui ont déjà densifié dans le passé.

avez tort, M. le Président

» François Hollande, "enfariné" lors de la journée de la fondation Abbé Pierre

» Apparu : l'encadrement des loyers, "une erreur monumentale"

» Hébergement d'urgence : le sapeur Apparu

» La crise du logement, vue par Louison

lenouvelobs.com
30 janvier 2012

Que va devenir ce texte ?

- Ce n'est pas la bonne méthode, mais cette annonce a eu le mérite de relancer le débat. Il faut rebondir sur cette réflexion et trouver une autre forme d'incitation aux communes. Il pourrait s'agir de définir des périmètres de densification autour des infrastructures existantes, des pôles d'emploi, des services, des commerces, et obliger les communes à augmenter leur coefficient d'occupation des sols. Ce serait plus judicieux que de dire on va faire 30% partout.

Je pense qu'au final, ce texte ne sera pas appliqué tel que. D'ailleurs, on sait déjà que les communes pourront voter une délibération pour dire qu'elles n'en veulent pas.

Avec Olivier Razemon, vous avez beaucoup analysé le sujet de la transformation urbaine. Quelles sont vos préconisations ?

- Les alternatives sont aussi valables pour augmenter l'offre de logement : il faut constituer une ville attractive dans des zones où actuellement elle ne l'est pas. Cela passe par une revalorisation des banlieues. Il faut rendre attractifs des endroits peu coûteux. Actuellement, il est moins cher d'acheter un petit appartement dans le 93 que d'acheter une maison paumée dans le 78. Il faut donc revaloriser des quartiers qui n'ont pas de cadre de vie correct : pas d'espaces verts, pas de services mais aussi déconnectés des transports en commun comme Clichy et Montfermeil qui étaient totalement déconnectés du réseau d'Ile-de-France.

Et quand on construit de nouveaux quartiers, il faut essayer de le faire sur des zones qui existent mais qui sont mal conçues et sous exploitées : zones de parkings, zones commerciales, d'activités proches des transports. Il faut commencer par là. Il faut repenser des vrais quartiers : créer des villes qui puissent plaire, attirer, avec la mixité des fonctions, emplois, commerces, logements.



Par Louis Morice
Journaliste



lenouvelobs.com

30 janvier 2012



Eric Hamelin

Eric Hamelin est sociologue spécialisé dans l'urbain. Il a co-écrit avec le journaliste

Olivier Razemon dle livre "La tentation du bitume. Où s'arrêtera l'étalement urbain" paru en 2012. Il enseigne à l'université de Rouen et à l'Institut d'Urbanisme de Paris. Il effectue les analyses socio-géographiques et les études de contexte préalables aux enquêtes ou projets locaux, il réalise des entretiens avec habitant.

Il faut ramener de la campagne en ville, et non plus de la ville à la campagne.

01/02/2012 3:05 pm

Quelles sont les alternatives à l'étalement urbain ? Eric Hamelin est urbaniste et sociologue. Auteur avec Olivier Razemon de La tentation du bitume, il détaille les alternatives à la croissance effrénée de l'espace consommé par les villes.

Quel est l'enjeu écologique de l'étalement urbain

Il y a tout d'abord le problème de l'artificialisation des sols, qui s'opère au détriment des terres agricoles. Elles sont reconverties en terrains constructibles dont la valeur est supérieure. Toutefois, la plupart des espaces naturels sont protégés. Il y donc deux risques majeurs pour l'environnement, liés aux transports, que ce mode de vie implique. Tout d'abord, les routes bitumées fragmentent les écosystèmes, ce qui empêche la circulation des espèces. Ensuite, cela génère d'importantes émissions de gaz à effet de serre et une surconsommation de carburant. En effet, en raison du manque de services de proximité dû à la faible densité, les habitants des zones urbaines étalées sont contraints de posséder plusieurs véhicules par ménage pour se déplacer, se rendre au travail, faire des courses ou simplement visiter leur entourage.

Quelles solutions existent face à l'urbanisation ?

Il ne faut pas confondre étalement urbain et urbanisation. Cette dernière peut se justifier surtout lorsque la population augmente comme c'est le cas en France. L'étalement urbain pose un problème car la croissance urbaine augmente plus vite que la population. Concrètement cela signifie que chaque nouvel habitant consomme plus de surface qu'auparavant. Un nouveau-né consomme ainsi 1400m2. Cet étalement urbain n'est, à terme, ni viable ni efficace.

Pourquoi est-il si difficile de limiter l'étalement urbain ?

La difficulté vient du manque de prise de conscience. Comme sur beaucoup de sujets politiques, il est compliqué de passer du constat et des discours parés de belles intentions à leurs réalisations. Même si des textes et des lois existent comme le Grenelle, la loi SRU (solidarité et renouvellement urbain) qui prévoient de limiter l'usage des espaces et de les densifier, leur mise en application reste difficile. Les villes, les entreprises, les supermarchés, mais aussi les résidents doivent comprendre et

SOMMAIRE

Il faut ramener de la campagne en ville, et non plus de la ville à la campagne.

[Eric Hamelin, 01/02/2012]

Produire des aliments dans des villes plus vertes

[FAO, 28/09/2010]

L'essor des citadins-paysans d'Afrique

[Juliet Torome, 10/10/2009]

En quoi les Européens sont-ils plus verts que les Américains ?

[Elisabeth Rosenthal, 08/09/2009]

La lutte contre les grandes surfaces est un combat pour la démocratie

[George Monbiot, The guardian, 10/08/2009]

Répartition de l'eau : les villes gagnent du terrain au détriment des campagnes

[Lester Brown, 06/06/2006]

L'urbanisation, risque ou chance ?

[Jean-Michel Severino, 28/06/2007]

La moitié de la population mondiale vit en ville

[Jacques Véron, 07/06/2007]

Survivre dans les bidonvilles

[Fédération Internationale de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, 06/06/2004]

L'état du monde en 2007. Notre avenir en ville.

[Kai N.Lee, Worldwatch Institute, 12/12/2007]

accepter ces changements.

Chacun doit prendre conscience des conséquences et des méfaits de l'étalement urbain, ainsi que sa part de responsabilité, qu'il soit habitant du centre-ville ou banlieusard. Car, les uns comme les autres sont bien contents de trouver le parking de l'Ikea située en banlieue lorsqu'ils s'y rendent faire leurs courses.

Enfin, la [France](#) souffre d'une trop grande complexité administrative. L'échelle de la commune se révèle dépassée et inadaptée puisque, pour améliorer le cadre de vie, il faut désormais penser en terme de bassin de vie plutôt que de [ville](#). On habite quelque part, on fait ses achats ailleurs et on travaille dans un autre endroit... Le territoire français est trop morcelé politiquement et administrativement. Près de 37 000 communes existent en France, chacune veut tirer vers elle les services et les habitants. Cela empêche de penser l'urbanisme en fonction des habitudes des résidents qui passent sans cesse d'une [ville](#) à l'autre. Malgré la mise en place des intercommunalités, seuls 8% d'entre elles disposent de la compétence en matière d'urbanisme. C'est un début mais ce n'est pas suffisant pour travailler réellement sur les territoires.

Que faut-il faire pour densifier la [ville](#) ?

Il faut répondre aux besoins des habitants en proposant des alternatives désirables aux pavillons. Cette alternative doit différer de ce qui a été fait ces dernières décennies et qui a été un échec. La [ville](#) plus compacte se montre attractive si les services sont accessibles, et s'ils incluent, en particulier, un réseau de [transports](#) performants et des commerces. Cela a manqué aux grands ensembles construits dans les années 1960 et 1970, ce qui a conduit à leur échec.

Pour ne pas répéter ces erreurs, il faut refaire de la vraie [ville](#) avec de la vie, de l'animation et du brassage. Une [ville](#) concentre différentes activités, mais il faut aussi l'aérer avec des parcs et des jardins. Il faut rompre avec la [ville](#) du passé dans laquelle les fonctions étaient trop séparées et éloignées dans l'espace pour les regrouper.

Optimiser l'espace reste un enjeu majeur. Les Jardins publics plaisent avant tout s'ils répondent aux besoins des usagers, c'est-à-dire qu'ils ne se montrent pas seulement purement décoratifs. Si chacun peut alternativement s'y promener, rencontrer ses proches, pique-niquer ou pratiquer d'autres activités, ils remplissent leur mission. Cette optimisation de l'espace va de pair avec une optimisation du temps de vie. Car en fonction de son âge, chacun n'attend pas la même chose d'un lieu : divertissement, rencontre

GoodPlanet.info

1^{er} février 2012

et jeux pour les jeunes, relation et calme pour les plus anciens. Cela peut se faire au même endroit, à différentes heures de la journée.

Comment modifier l'image de la [ville](#) pour la rendre plus attractive ?

Il faut ramener de la campagne en ville, et non pas plus de la [ville](#) à la campagne. Les urbanistes doivent imaginer de nouvelles formes urbaines, avec des jardins plus compacts, des terrasses et des jardins suspendus. La [ville](#) doit retrouver un caractère désirable, ne plus être répulsive, car une grande partie du succès des lotissements de pavillon provient de la croyance, voire de l'utopie, de croire qu'il est possible d'avoir la [ville](#) à la campagne et de bénéficier du confort de l'un comme de l'autre.

Avez-vous des exemples de villes qui y sont parvenues ?

En France, Nantes, Strasbourg et Grenoble sont de bons exemples de villes à la fois denses et agréables, avec un centre piétonnier, un tram ou des voies cyclables et surtout dans lesquelles les fonctions sont bien mélangées. Les quartiers d'emplois sont mélangés avec ceux de logements ou très proches. Il y a aussi une vie étudiante, des espaces verts... Mais le problème de l'échelle subsiste puisque ces agglomérations font partie de zones plus vastes qui ne respectent pas cet objectif. A une échelle plus importante, car le pays manque de place, les [Pays-Bas](#) sont parvenus à créer des villes denses, avec de petites maisons et de petits immeubles, et très agréables grâce à une bonne planification.

Que pensez-vous de la proposition du président de la République Nicolas Sarkozy d'augmenter les droits à construire de 30% ?

Cette mesure, présentée ainsi, se révèle trop uniforme pour fonctionner. Augmenter le coefficient d'occupation des sols ne constitue pas une solution en soi. L'urbanisme s'envisage au cas par cas. Il faut en priorité trouver les terrains à densifier là où il y a déjà des [transports](#) en commun, c'est-à-dire des friches urbaines, les alentours des gares ou encore certains terrains en banlieue. Il est possible de gagner en densité en occupant ces terrains. En France, on compte 5000 km² de parking ; si on s'en servait pour construire des logements, il serait possible de loger 100 millions de personnes à raison de 100 logements par hectare (un hectare est un carré de 100 mètres de côté). Bien qu'elle ait le mérite de susciter le débat, telle qu'elle est présentée, la proposition du président relève de la fausse bonne idée. Il faudrait plutôt donner aux urbanistes les moyens de faire du sur-mesure pour que les villes puissent tout faire à la fois.

*GoodPlanet.info
1^{er} février 2012*

Vous concluez votre ouvrage en mettant en avant le fait que le renouveau urbain pourrait venir des personnes âgées lassées de la vie en banlieue, qui retourneraient dans les centres. Cela ne risque-t-il pas de poser un problème en terme d'accessibilité des logements ?

Avec l'âge se déplacer devient plus difficile et les gens aspirent à accéder à plus de services de proximité. Or, l'abondance de services, notamment en matière de santé, comme les hôpitaux et les médecins, attire de nouveau les personnes âgées vers les villes, surtout si elles ne peuvent plus conduire. Bien sûr, cela exercera une pression sur les prix de l'immobilier. Mais grâce une meilleure utilisation de l'espace disponible, il serait possible de faire vivre plus de personnes âgées en ville sans pour autant créer une forte pression sur les prix des logements.

Que pensez-vous de l'idée d'ajouter un étage au bâti existant ? Est-ce réellement faisable ?

Cela dépend des cas, dans les zones déjà denses, avec des immeubles, ajouter un étage peut rendre les rues sombres et oppressantes. En plus, il existe des contraintes de patrimoines architecturaux qui rendent compliqué ce genre d'idées. Par contre, dans les zones pavillonnaires, ce sera possible. Plus simplement, il suffirait de subdiviser les parcelles et de construire un second logement là où auparavant il y avait une maison avec un grand jardin. En effet, de nombreux acquéreurs de pavillon se plaignent à la longue de la charge qu'est l'entretien de ce jardin. Ils le vivent plus comme un fardeau que comme un bienfait. Ils seraient ravis d'en céder une partie. Pourquoi ne pas imaginer des incitations à densifier ? Plutôt que d'aller vers un maximum sur le coefficient d'occupation des sols, pourquoi ne pas déjà fixer un seuil minimum d'occupation ?

Justement certains élus Verts de Paris s'opposent à la densification, que leurs dites vous ?

Je les comprends : densifier Paris, ainsi que l'Ile-de-France, n'est pas une priorité. Paris compte environ 20 000 habitants/km², et si on soustrait les bureaux et les bois de Boulogne et de Vincennes, ce chiffre peut grimper à 60 000. Il reste certes quelques superficies peu utilisées aux abords du périphérique : pourquoi ne pas les employer pour y installer des immeubles qui feraient office de murs anti-bruit. Mais accroître la densité en Ile-de-France est une idée à manier avec précaution. Sous ce prétexte, l'urbanisation en cours menace même à l'heure actuelle les dernières terres agricoles de la région que ce soit à Saclay ou dans la plaine de Roissy.

GoodPlanet.info

1^{er} février 2012

Enfin, comparativement aux villes d'Amérique et d'Asie, que dire de l'étalement urbain ?

On se rend compte que la [ville](#) européenne présente une alternative intéressante aux deux modèles. En effet, aux Etats-Unis, bien que l'étalement urbain soit répandu, il commence à être remis en question en raison du coût de l'énergie. Le [pétrole](#) cher risque de mettre fin au rêve américain de la vie dans les suburbs.

En Asie, du fait de l'exode rurale et de l'urbanisation en cours, les villes sont denses. Sans doute trop, puisqu'on risque d'assister, par contrecoup, dans les années à venir, à l'essor de l'étalement urbain poussé par des populations qui voudront quitter ces villes surchargées. Les villes pourraient se disperser et adopter une trajectoire proche de celles des [Etats-Unis](#) et d'Europe.

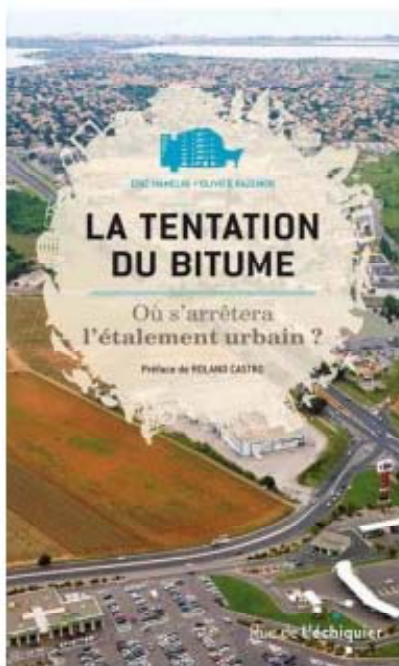
Cependant, en Europe, Berlin avec ses 4 millions d'habitants a démontré que bâtir une [ville](#) dense et agréable à vivre se montre possible. La capitale allemande est certes moins dense que la plupart des villes asiatiques, mais le grand parc en son cœur participe au sentiment de bien-être qu'on éprouve lorsqu'on y est. De surcroît, la [ville](#) peut se parcourir en transports, à pieds ou bien en vélo, pour se rendre au travail ou faire ses courses.

**[[Entretien avec Eric Hamelin, co-auteur avec Olivier Razemon, de La tentation du bitume, paru aux éditions Rue de l'Echiquier](#)
Propos recueillis par Julien Leprovost]**

GoodPlanet.info

1^{er} février 2012

Accueil du site > Nos sélections



Macadam partout Eric Hamelin, Olivier Razemon

Par Marion Rousset | 8 février 2012

« **L'étalement urbain, fléau à combattre ou mal nécessaire ?** » **C'est la question que posent d'entrée de jeu Eric Hamelin, sociologue urbaniste, et Olivier Razemon, journaliste.**

Devant le fourmillement d'idées préconçues sur le sujet, ils interrogent les effets et les causes. Comme l'idée aberrante d'implanter les nouvelles gares TGV en pleine campagne. Les solutions ? Vivre au bord de l'eau, faire des jardins plus

petits, améliorer l'habitat collectif, parfaire l'intercommunalité... Pour Roland Castro, qui a signé la préface : « *Ce n'est pas la ville, ni l'urbanisation qu'il faut combattre, c'est la fabrique insensible et technique de la ville.* »

Essais

En savoir plus...

La tentation du bitume. Où s'arrêtera l'étalement urbain

d'Eric Hamelin et Olivier Razemon

éd. Rue de l'Échiquier, 221 p., 14 €.

facebooker

tweeter

réagir

imprimer

emailer

Pour poster un commentaire, vous devez vous enregistrer au préalable. Merci d'indiquer ci-dessous l'identifiant personnel qui vous a été fourni. Si vous n'êtes pas encore enregistré, vous devez vous inscrire.

[Connexion] [s'inscrire] [mot de passe oublié ?]

«L'étalement urbain est causé par une chaîne d'irresponsabilités»

Planète \ Environnement \ Habitat

Publié le 22-02-2012

Entrez un mot-clé

f Partager 51



LE MEDIA

» La newsletter

Entrez votre e-mail

» Les articles su

» Les alertes th

LE CENTRE D

ISR

» A propos de l'

» Les perform

» L'ISR en Aus

» Les études ISI

» Le Label ISR I

» La liste des fo

» L'Essentiel de

RSE

» A propos de la

» ONG

» Actionnaires

» Normes et ré

» Les études RS

» Repères RSE

Conférences

» Les débats th

» Le colloque ar



Olivier Razemon (à droite) et Eric Hamelin

La ville étalée, tentaculaire, avec ses zones commerciales, ses banlieues pavillonnaires, ses gares, ses autoroutes, qui sortent continuellement de terre...Ce phénomène mondial a un nom : l'étalement urbain. Il est devenu un sujet de débat public en France en raison de ses conséquences environnementales, sociales et économiques. Cette « tentation du bitume » aux causes multiples, le sociologue urbaniste Eric Hamelin et le journaliste Olivier Razemon, l'expliquent dans un livre (1) aussi pointu que pédagogique où ils esquissent des pistes de solutions. Entretien.

Novethic. Votre livre « la tentation du bitume », paraît dans un contexte où de nombreuses études sur les questions d'artificialisation des sols, d'étalement urbain sont publiées que ce soit par le Conseil d'analyse stratégique, l'INRA, l'INSEE, etc. Comment expliquez-vous cet intérêt ?

Eric Hamelin. Alors que le Grenelle a multiplié les déclarations pour limiter l'étalement urbain, les dernières études montrent au contraire que celui-ci continue à augmenter. Il y a donc une rupture. Par ailleurs, la question est aussi dans le débat politique depuis des années mais sans que des solutions ne soient réellement avancées. Car il y a une vraie difficulté des acteurs à comprendre le problème dans toute sa globalité. Chacun prêche pour sa paroisse : les associations agricoles se concentrent sur le fait que l'artificialisation se fait au détriment des terres agricoles ; le Réseau action climat se focalise sur la question des émissions de CO2. Peu voient l'imbrication des problèmes.

Olivier Razemon. Le débat sur les entrées de ville, de la « France moche » comme le titrait le magazine Télérama il y a 2 ans, a aussi beaucoup aidé à la compréhension du phénomène par la population. C'est devenu un sujet de société.

Qui est responsable de cet étalement urbain ?

Olivier Razemon. Il y a de multiples coupables. Mais il est difficile de les désigner hors catastrophes, du type Xynthia, où ce sont les maires qui ont été pointés du doigt.

Eric Hamelin. Il reste beaucoup de clichés, par exemple l'idée que ce sont les particuliers, avides de pavillons en banlieue qui sont responsables de cet étalement. Mais ils ne sont pas les mieux placés pour comprendre quelle est la meilleure offre en termes de réduction de l'étalement urbain. Surtout, ils ne sont pas plus coupables que le promoteur, les élus, les entreprises de BTP ou les commerces qui s'implantent en périphérie. Il s'agit d'une chaîne d'irresponsabilités, un peu sur le mode des émissions de gaz à effet de serre. Avec un effet boule de neige.

Olivier Razemon. Et il y a aussi les citoyens qui veulent acheter tel type de produit qu'il faudra stocker dans des hangars d'entreposage en dehors du centre ville, des moyens de transports rapides...Or peu d'entre eux sont conscients de leur implication.

Novethic.fr
22 février 2012

Votre livre a pour sous-titre « où s'arrêtera l'étalement urbain ». On est tenté de se demander : est-ce qu'il peut s'arrêter ?

Olivier Razemon. C'est une vraie question, car cet étalement est lié à notre manière de vivre. Ce qui pose problème aux élus qui souhaitent lutter contre le phénomène, c'est aussi que la plupart des mesures qui le permettent ne sont pas spectaculaires. Elles sont donc moins « rentables » électoralement parlant que la mise en œuvre de grands travaux. Par exemple, Strasbourg vient de mettre en place un plan piéton dans différents quartiers secondaires de la ville, qui permet de passer de l'un à l'autre. Cette mesure n'est pas spécifiquement faite dans le sens d'une limitation de l'étalement urbain, mais elle y contribue.

Plus globalement, la ville n'a régressé que du fait des crises. Je pense par exemple à Détroit qui connaît une grave crise industrielle. Ou à Athènes d'où je reviens : les gens fuient la capitale pour aller vers les bourgs des petites villes où ils peuvent se déplacer sans voiture...

Eric Hamelin. Trop souvent, la réponse des architectes et urbanistes est la densité. Mais c'est plus complexe que cela : cela dépend du lieu, de la façon dont il s'organise et avec quelle qualité. On peut construire sur des terres agricoles au nom de la densité. On peut aussi prendre le cas espagnol où de nombreuses villes nouvelles, denses ont été créées, au milieu de nulle part, sans véritable besoin et de façon purement spéculative... Je suis cependant plus optimiste qu'Olivier : il existe des villes qui font des choses intéressantes. A Bordeaux par exemple, 50 000 logements vont être créés dans des zones déjà urbanisées mais peu valorisées jusqu'à présent. C'est aussi le cas du quartier Confluence à Lyon ([voir article lié](#)). Globalement, nous pensons quand même que l'un des problèmes est le plein pouvoir des maires en matière de permis de construire, alors qu'ils sont soumis à de multiples pressions. Cette prérogative devrait être attribuée au niveau de l'intercommunalité.

Vous dites que l'étalement urbain est lié à notre mode de vie. Mais corrélativement, il a des conséquences sociales non négligeables...

Olivier Razemon. Oui. Par exemple, quand la distance entre le lieu d'habitation et le lieu de travail s'accroît, la part du transport augmente considérablement dans le budget d'un ménage. Ce qu'il n'avait souvent pas envisagé lors de son implantation en périphérie. Ainsi, la Seine et Marne, qui est le département le plus concerné par l'étalement urbain en Ile-de-France, est aussi celui où la commission de surendettement est la plus sollicitée, devant la Seine-Saint-Denis, pourtant bien moins riche...

Eric Hamelin. Il y a aussi cette volonté de s'extraire en partant de la ville, ce qui pousse à la constitution de ghettos. Pas seulement de ghettos pauvres, mais aussi de ghettos de nantis où l'on souhaite rester entre soi. Et cette spécialisation sociale des quartiers ne peut aller qu'en s'aggravant car il y a une volonté d'uniformisation à l'intérieur de ceux-ci.

La problématique de l'étalement urbain a fait son apparition dans la campagne présidentielle, du moins chez certains candidats comme Eva Joly ou François Bayrou, sous l'impulsion notamment de France Nature Environnement qui propose « zéro artificialisation nette d'ici 2025 ». Mais aussi du fait de la problématique du manque de logement qui a conduit Nicolas Sarkozy à parler d'une augmentation de 30% des droits à construire. Qu'en pensez-vous ?

Eric Hamelin. D'abord, on peut construire plus de logements sans qu'il n'y ait une augmentation de l'étalement urbain. Par exemple, avec les 5 000 km² de parking dont on dispose en France, il serait possible de loger 100 millions de personnes à raison de 100 logements par hectare ! Quant à la proposition de Nicolas Sarkozy, elle a un mérite, celui d'ouvrir le débat. Dans la pratique, elle est cependant tout l'inverse de ce que l'on préconise car elle est beaucoup trop générale. Dans l'urbanisme, il faut faire du cas par cas. Il ne s'agit pas d'entasser les gens, et surtout pas contre leur gré. Dans certains cas on va pouvoir augmenter les droits à construire de 300%. Dans d'autres, ce ne sera tout simplement pas possible, ne serait-ce qu'au regard des lois littoral ou Natura 2000 par exemple.

Olivier Razemon. Il faut aussi revaloriser certaines zones de proche banlieue, desservies par les transports, et où il existe des commerces et services. Il est moins cher d'acheter un appartement à la Courmeuve ou à Asnières qu'une maison perdue dans les Yvelines...

Eric Hamelin. Quant à la proposition de FNE, il s'agit d'un étendard qui n'est pas applicable car il n'est pas juste, ne serait-ce qu'en fonction des différences de démographie, de développement économique ou d'espace gaspillé par le passé par les différentes régions. En revanche, leur idée d'agences régionales de réduction de l'artificialisation qui réfléchiraient à un quota maximal et à la répartition de celle-ci me semble tout à fait intéressante.

(1) « La tentation du bitume. Où s'arrêtera l'étalement urbain ? », Eric Hamelin et Olivier Razemon (préface de Roland Castro), Rue de l'échiquier, collection « Les petits ruisseaux », janvier 2012. (voir bibliographie)

propos recueillis par Béatrice Héraud
© 2012 Novethic - Tous droits réservés

English
» Studies and En

OUTILS
» Formations dé
durable
» Santé & Sécu
» Santé et Env
» Eco-Tourisme
» Bibliographie
» Glossaire

PRESSE

Pr
nrofr

AN

EXP

La tentation du bitume : tous responsables, pas coupables ?

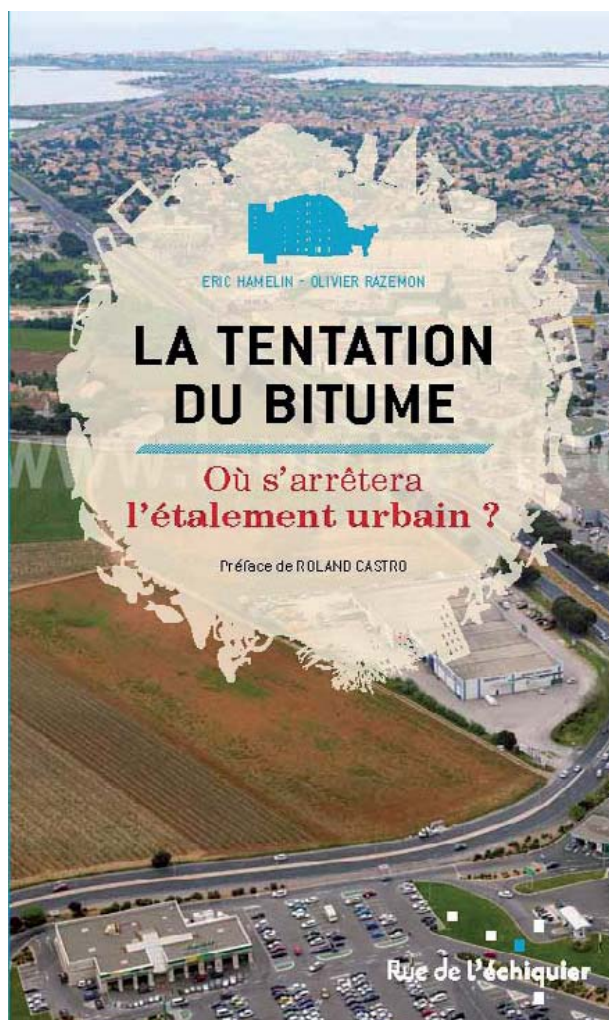
Le 22 février 2012 | Par [Agnès](#)



[Ses articles](#)

Totalement immergée dans un mode de vie écologique, je traque sans relâche dans le quotidien les initiatives et les leviers permettant de changer les comportements et bouger les lignes.

Partout dans le monde, les villes enflent, s'étalent, arrachant aux campagnes leurs habitants et leurs terres cultivables. **Depuis 1950, le pourcentage de la population mondiale vivant en ville est passé de 30 à 50 %.** D'ici 2030, cette proportion pourrait atteindre 60 %.



Comment vivre dans des villes toujours plus étendues, toujours plus dévoreuses d'espaces et de matières premières et de plus en plus source d'inégalités pour ses habitants ?

Eric Hamelin, sociologue urbaniste et Olivier Ra-

<http://www.ecoloinfo.com/2012/02/22/la-tentation-du-bitume-tous-responsables-pas-coupables/>

Love this  **joliprint** PDF?

Add it to your Reading List! [→ joliprint.com/mag](http://joliprint.com/mag)

Page 1

ecoloinfo.com

22 février 2012

Un livre de **Olivier Razemon et Eric Hamelin**

La tentation du bitume : où s'arrêtera l'étalement urbain ?

mardi 14 février 2012

Posté par David



Imprimer
cet article



Envoyer
à un ami



Année après année, la campagne française disparaît sous la ville. Malgré les proclamations indignées et les législations vertueuses, la terre fertile se raréfie, les espaces naturels se morcellent, la ville s'éparpille et se cloisonne, l'automobile s'impose comme unique lien social. Le phénomène, connu sous le nom d'étalement urbain, ne résulte pas seulement de la crise du logement et du désir d'accession à la propriété individuelle. Centres commerciaux, entrepôts, parkings, la ville étalée se nourrit d'une économie opulente et d'une société qui valorise le bonheur individuel, à court terme de préférence.

Autrement dit, nous sommes tous responsables. Dans cet ouvrage enlevé et efficace, coécrit par un expert du sujet et un journaliste spécialisé, les auteurs brossent un tableau vivant et sans concession de la bataille inégale qui se livre entre la soif de bitume et les rares garde-fous susceptibles de contrer le phénomène. Tout est perdu ? Voire. Et si les crises qui se profilent fournissaient un sursaut brutal mais inespéré ?

► [Télécharger un extrait de cet ouvrage en cliquant ici.](#)

A propos des auteurs

Eric Hamelin, sociologue urbaniste, est responsable du bureau d'étude Repérage Urbain. Il conçoit des projets d'urbanisme en collaboration avec des équipes pluridisciplinaires, tout en faisant systématiquement référence au point de vue des utilisateurs. Il est professeur associé au département de sociologie de l'université de Rouen et chargé de cours à l'Institut d'urbanisme de Paris (université de Créteil).

Olivier Razemon est journaliste free-lance depuis plus de dix ans. Il travaille notamment pour Le Monde et le magazine Géomètre. Voyageur, reporter et observateur du monde d'aujourd'hui, il écrit de nombreux articles sur les transports, l'urbanisme et les modes de vie. Il est aussi le coauteur du livre Les Transports, la planète et le citoyen aux éditions Rue de l'échiquier.

Références : *La tentation du bitume* de Olivier Razemon et Eric Hamelin - Préface de Roland Castro - Editeur : Rue de l'Echiquier - Collection Les petits ruisseaux - 224 pages - date de parution : 19 janvier 2012 - ISBN : 978-2-917770-32-0 - Prix public : 14 €



[La tentation du bitume. Où s'arrêter...](#)

Eric Hamelin, Oliv...

Meilleur prix **EUR 13,49**
ou neuf **EUR 13,49**

Achetez **amazon.fr**
chez

A propos de cet espace

Pour en savoir plus

Etalement urbain et changements climatiques : état des lieux et propositions

Si la lutte contre l'étalement urbain constitue un objectif phare du discours politique national et local, ce phénomène reste encore mal maîtrisé. Cette publication du Réseau Action Climat approfondit cette thématique sous l'angle climat-énergie et fait émerger de véritables pistes de progrès. Télécharger l'étude du RAC France (août 2011) Etalement urbain et changements climatiques : état des lieux et propositions [en cliquant ici](#).

Un monde pour soi

Le film documentaire "Un monde pour soi" est sorti en 2010 en livret DVD aux éditions L'Harmattan. C'est un film produit par les Parcs naturels régionaux sur l'étalement urbain en zone rurale et son impact sur les paysages, la biodiversité et le lien social. Ce film est à la fois un film d'auteur et un outil de débat pour les élus et les techniciens, souvent démunis face à la prolifération de maisons individuelles standardisées. Pour en savoir plus, [lire notre article en cliquant ici](#).



Article lu 712 fois

CDURABLE.Info

14 février 2012

La Cliothèque

Vous êtes ici : ' Service de presse ' Géographie ' Géographie urbaine

Eric Hamelin, Olivier Razemon.
LA TENTATION DU BITUME. OÙ S'ARRÊTERA L'ÉTALEMENT URBAIN ?
Rue de l'échiquier, 2012. 221 pages. 14€

lundi 13 février 2012, par Catherine Didier-Fèvre

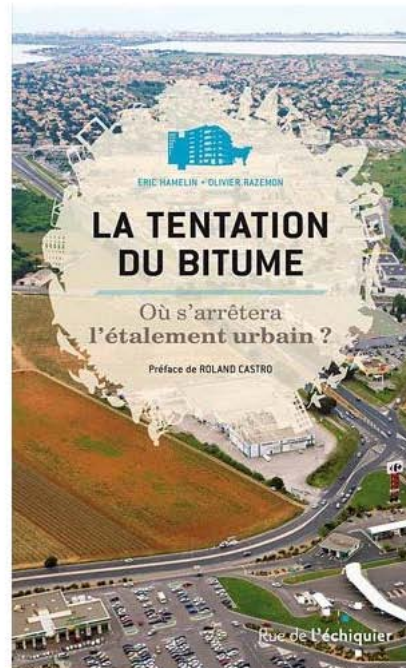
Les éditions Rue de l'échiquier font leur entrée dans la Cliothèque de géographie avec cet ouvrage de géographie urbaine. Issue de la collection *Les petits ruisseaux* (« des livres pour avoir des idées claires sur des sujets d'actualité dans le domaine de l'environnement et du développement durable »), ce volume vise à faire le point sur la question de l'étalement urbain. Un sociologue urbaniste, Eric Hamelin et un journaliste free-lance, Olivier Razemon s'attaquent à cette épineuse question.

Préfacé par Roland Castro, architecte militant, père de l'Utopie concrète, l'ouvrage débute sur un exercice de géographie fiction : la France en 2037. « Les quelques premiers 250 km du trajet forment un paysage assez monotone. Sidonie observe les hangars de métal voués au petit et au gros commerce, les pavillons multicolores, les « parcs naturels citadins » et les plateformes artisanales. Rares sont les champs, les vaches et les vrais morceaux de nature. L'agriculture a été reléguée loin de là, dans des exploitations hors-sol où les champs sont empilés les uns sur les autres, ou alors dans les pays pauvres, où les grandes puissances ont acheté des millions d'hectares de terres cultivables. » Effrayant ! puisque cet étalement urbain s'accompagne d'un phénomène de ségrégation spatiale, matérialisé par un code couleur de drapeaux. Des exercices semblables à celui-ci figurent dans le livre. Ainsi, en est-il d'un exercice de comparaison d'annonces immobilières de biens situés dans le périurbain ou en centre-ville ! Le tout, pour faire prendre conscience qu'il vaut mieux avoir un espace un peu plus petit en ville mais avec tout sur place qu'un peu plus d'espace mais loin de la ville. Les auteurs usent de tous les moyens pour nous faire prendre conscience qu'habiter dans le périurbain est un mauvais choix : « (...) songez d'urgence à vous exercer au maniement d'une tondeuse à gazon. Aurez-vous envie de renouveler cette pratique deux ou trois heures chaque semaine, de mars à octobre, voire en plein froid hivernal ? Si cela ne vous fait pas peur, pensez à vos enfants, qui, bientôt, deviendront adolescents. » Si vous n'êtes pas convaincus, relisez donc, comme vous l'invite la courte bibliographie, le tome 4 des *Bidocho* dans lequel ils deviennent « Propriétaire ! » d'un pavillon situé sur une ancienne décharge !

Si l'objectif affiché de l'ouvrage est de démonter les idées reçues sur l'étalement urbain, il s'avère à sa lecture que le parti-pris des auteurs est certain. Comme tous les volumes de la collection, le plan s'organise de la manière qui suit : les faits, les causes, les enjeux, les perspectives. C'est un plan qui se veut objectif, ce qui n'empêche pas les auteurs d'utiliser un ton très engagé. Ils usent pour cela un vocabulaire coloré, mettant en scène des situations caricaturales (et véhiculent en cela les idées reçues qu'ils voulaient démonter !) de la vie dans les lotissements périurbains. Les entrées de ville sont fustigées ainsi que la croissance des zones périphériques (« *boomburbs* » vulgarisées dans la presse par Laurent Chalard). Il en ressort une vision pessimiste de l'étalement urbain et le lecteur en vient à se demander si la France de 2037, décrite dans l'exercice de science fiction, n'est pas déjà réalité en 2012. Si la première partie consacrée aux faits est la plus polémique, il faut reconnaître aux auteurs de bonnes analyses dans les parties suivantes. Ainsi, en est-il de la réflexion sur les noms de rues donnés dans les lotissements (fortement marqués par les références bucoliques et champêtres), de la mise en perspective de la place des infrastructures comme du COS (coefficient d'occupation des sols) dans la consommation de l'espace. Le ton est engagé et un discours anti croissance fleurit de temps en temps au fil du texte. Des responsables de l'étalement urbain sont identifiés : le « mille-feuille administratif » et plus particulièrement le maire, qui détient le formidable pouvoir d'accorder des permis de construire. Le mode de vie périurbain est montré du doigt tout au long de l'ouvrage, chiffres à l'appui. Ainsi, les auteurs rappellent qu'un périurbain produit deux à trois fois plus de Co2 qu'un habitant du centre-ville. Si cela est vrai, il est toutefois nécessaire de changer d'échelle. En effet, l'habitant du centre-ville n'est peut être pas un mauvais citoyen la semaine mais il produit sa dose de Co2 le week-end. Ayant soif de nature, d'espace ou de dépaysement, il bouge davantage que le périurbain, qui reste plus chez lui le week-end, car il y est mieux. Globalement, l'Homme, tout au long de l'ouvrage, est vu comme un prédateur et cela achève de laisser au fil des pages. Dans le cadre d'une projection future, les auteurs évoquent la dégradation du périurbain et comparent leur avenir au sort des grands ensembles construits au temps des « Trente Glorieuses ». Si vous avez encore envie d'acheter un pavillon en périphérie après tout cela, votre cas est désespéré !

La dernière partie de l'ouvrage est consacrée aux solutions à mettre en œuvre. Après avoir tant décrié le périurbain, la lectrice est heureuse de lire : « Et si dénoncer les zones pavillonnaires c'était, finalement une lubie de citadin teintée de mépris social ? » Une batterie de solutions est proposée. Certaines sont intéressantes mais sont encore loin de la réalité. Le VSD (versement pour sous-densité) est construit sur le même principe que la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain). Les communes qui auraient un COS trop faible se verraient imposer une amende. D'autres solutions sont exposées et tiennent en quelques verbes d'action : empiler (ce que fait Roland Castro à Gennevilliers en proposant des appartements avec jardins), recycler (les friches industrielles), partager (des équipements sur le modèle original de la Cité radieuse de Le Corbusier), densifier (phénomène *Bimby* « *Build in my backyard* »), empêcher et réduire (l'accès des lieux aux automobiles), réorganiser – fusionner les communes (une commune par aire urbaine, et tant pis si cela ne plaît pas aux élus locaux ! L'Eglise catholique a bien fait cela pour pallier la baisse d'affluence). Les auteurs vont même jusqu'à remettre en cause la propriété en proposant la mise en place de baux emphytéotiques ! Ces mesures révolutionnaires ne pourront, d'après les auteurs, devenir réalité que dans un contexte de « crises graves mais salutaires » ou pour le dire autrement : « Rien de mieux qu'une bonne guerre ! » pour lutter contre l'étalement urbain !

Catherine Didier-Fèvre © Les Clionautes



La Cliothèque
13 février 2012



L'étalement urbain et ses multiples conséquences que sont notamment l'artificialisation des sols et la disparation des terres agricoles est un sujet régulièrement traité par Quartiers en Transition. En Ile-de-France, région où le poids démographique ne cesse de peser sur les espaces naturels, cette question continue à prendre de l'importance au fur et à mesure que le bitume grignote le territoire. Une tendance que résume parfaitement le titre du livre d'Eric Hamelin et Olivier Razemon : "*La tentation du bitume*".

Dans cet ouvrage passionnant sorti il y a quelques semaines, les deux auteurs dresse un portrait saisissant de la France d'aujourd'hui en proie à une catastrophe qui se déroule sous nos yeux : la disparation de la campagne sous la ville. Centres commerciaux, zones d'activités, parking, lotissements pavillonnaires... le rouleau compresseur de l'urbanisation dévore jour après jour les terres arables. A l'heure où les espaces agricoles perdent 236 hectares par jour, soit la superficie d'un département français tous les sept ans, ce livre offre donc un éclairage bienvenu sans s'arrêter au constat, bien au contraire. Après avoir analysé les causes et les enjeux de ce phénomène, les deux auteurs s'attardent sur les perspectives susceptibles d'enrayer la triste mécanique du bitume.

Le chapitre "*Rafraîchir la ville*" revient ainsi sur des initiatives et projets à l'échelle de villes ou de quartiers. L'agriculture urbaine y tient une bonne place à travers notamment l'exemple du parc Mirebel-Jonage à Lyon où, expliquent Eric Hamelin et Olivier Razemon, les activités de loisirs côtoient une zone agricole protégée où 40% des produits fabriqués sont d'origine biologique. En lisant ces lignes, on imagine déjà le jardin des Tuileries transformé en potager géant en lieu et place de ces pelouses héritières d'une époque d'un autre siècle, celle des jardins "à la française"

quartiersentransition.wordpress.com

23 février 2012

Le Triangle de Gonesse et le Plateau de Saclay, prochaine victime du bitume ?

Dans les dernières pages, l'ouvrage présente une boîte à outil dans laquelle on retrouve bon nombre d'idées irriguant le mouvement de la transition. Intitulé "*Carnet Pratique – Améliorer la ville sois-même*", cette partie passe ainsi en revue idées et pratiques à la portée de chacun : de "*Connaître et aimer son quartier*" en passant par "*Acheter autrement*" ou "*Amener la campagne à la ville*", on y découvre comment passer à l'action pour reprendre la ville et stopper la course folle du bétonnage et du bitumage.

La sortie de "*La tentation du bitume*" coïncide avec une actualité francilienne riche en combats pour précisément éviter la disparition de nouvelles terres agricoles, à l'instar du **Plateau de Saclay** et plus récemment, du **Triangle de Gonesse** dans le Val d'Oise où quarante hectares de terre parmi les plus fertiles d'Île-de-France risquent d'être dévorés par un centre commercialo-touristique promu par le groupe Auchan. Un projet pharaonique et démesuré où s'étendraient selon Le Monde "*sur 80 hectares un megacentre culturel et de loisirs, comprenant un musée à la surface comparable au Centre Beaubourg, une piste de ski, un cirque permanent, et 250 000 m² de commerces et de restaurants*".

***"La tentation du bitume" d'Eric Hamelin et Olivier Razemon aux Editions Rue de l'Echiquier- 14€**

quartiersentransition.wordpress.com

23 février 2012

REPORTERRE
Le site de l'écologie

[ÉCOLOGIE](#) | [SOCIÉTÉ](#) | [LIBERTÉS](#)

[Écologie](#)

L'étalement urbain n'est pas une fatalité



"On peut construire plus de logements sans augmentation de l'étalement urbain. Par exemple, avec les 5 000 km² de parking dont on dispose en France, il serait possible de loger 100 millions de personnes à raison de 100 logements par hectare !"

Eric Hamelin et Olivier Razemon (Novethic) - 27 février 2012

La ville étalée, tentaculaire, avec ses zones commerciales, ses banlieues pavillonnaires, ses gares, ses autoroutes, qui sortent continuellement de terre... Ce phénomène mondial a un nom : l'étalement urbain. Il est devenu un sujet de débat public en France en raison de ses conséquences environnementales, sociales et économiques. Cette « *tentation du bitume* » aux causes multiples, le sociologue urbaniste Eric Hamelin et le journaliste Olivier Razemon, l'expliquent dans un livre, *La tentation du bitume* (1), aussi pointu que pédagogique où ils esquissent des pistes de solutions. Entretien.

Novethic - Votre livre, *La tentation du bitume*, paraît dans un contexte où de nombreuses études sur les questions d'artificialisation des sols, d'étalement urbain sont publiées que ce soit par le Conseil d'analyse stratégique, l'INRA, l'INSEE, etc. Comment expliquez-vous cet intérêt ?

Eric Hamelin - Alors que le Grenelle a multiplié les déclarations pour limiter l'étalement urbain, les dernières études montrent au contraire que celui-ci continue à augmenter. Il y a donc une rupture. Par ailleurs, la question est aussi dans le débat politique depuis des années mais sans que des solutions ne soient réellement avancées. Car il y a une vraie difficulté des acteurs à comprendre le problème dans toute sa globalité. Chacun prêche pour sa paroisse : les associations agricoles se concentrent sur le fait que l'artificialisation se fait au détriment des

[Retour à la page d'accueil](#)
[Voir tous les articles de la rubrique](#)

Une minute, une question



[Pourquoi est-il important de conserver la chèvre du Massif central ?](#)

Magali Brosse, 6 avril 2012



[Qu'ont à nous apporter les Indiens d'Amérique ?](#)

Maurice Rebeix, 4 avril 2012

Tribunes

[Le poison de l'industrie](#), Hervé Kempf, 15 avril 2012

[Les épées de bois](#), Hervé Kempf, 9 avril 2012

Infos

[Le gouvernement français affaiblit la politique européenne d'économies d'énergie](#), Collectif d'associations, 15 avril 2012

[FUKUSHIMA : L'accident a relâché autant de césium 137 que Tchernobyl](#), 13 avril 2012

Rechercher

terres agricoles ; le Réseau action climat se focalise sur la question des émissions de CO2. Peu voient l'imbrication des problèmes.

Olivier Razemon - Le débat sur les entrées de ville, de la « France moche » comme le titrait le magazine *Télérama* il y a 2 ans, a aussi beaucoup aidé à la compréhension du phénomène par la population. C'est devenu un sujet de société.

Qui est responsable de cet étalement urbain ?

Olivier Razemon - Il y a de multiples coupables. Mais il est difficile de les désigner hors catastrophes, du type Xynthia, où ce sont les maires qui ont été pointés du doigt.

Eric Hamelin - Il reste beaucoup de clichés, par exemple l'idée que ce sont les particuliers, avides de pavillons en banlieue qui sont responsables de cet étalement. Mais ils ne sont pas les mieux placés pour comprendre quelle est la meilleure offre en termes de réduction de l'étalement urbain. Surtout, ils ne sont pas plus coupables que le promoteur, les élus, les entreprises de BTP ou les commerces qui s'implantent en périphérie. Il s'agit d'une chaîne d'irresponsabilités, un peu sur le mode des émissions de gaz à effet de serre. Avec un effet boule de neige.

Olivier Razemon. Et il y a aussi les citoyens qui veulent acheter tel type de produit qu'il faudra stocker dans des hangars d'entreposage en dehors du centre ville, des moyens de transports rapides... Or peu d'entre eux sont conscients de leur implication.

Votre livre a pour sous-titre « où s'arrêtera l'étalement urbain ». On est tenté de se demander : est-ce qu'il peut s'arrêter ?

Olivier Razemon - C'est une vraie question, car cet étalement est lié à notre manière de vivre. Ce qui pose problème aux élus qui souhaitent lutter contre le phénomène, c'est aussi que la plupart des mesures qui le permettent ne sont pas spectaculaires. Elles sont donc moins « rentables » électoralement parlant que la mise en œuvre de grands travaux. Par exemple, Strasbourg vient de mettre en place un plan piéton dans différents quartiers secondaires de la ville, qui permet de passer de l'un à l'autre. Cette mesure n'est pas spécifiquement faite dans le sens d'une limitation de l'étalement urbain, mais elle y contribue.

Plus globalement, la ville n'a régressé que du fait des crises. Je pense par exemple à Détroit qui connaît une grave crise industrielle. Ou à Athènes d'où je reviens : les gens fuient la capitale pour aller vers les bourgs des petites villes où ils peuvent se déplacer sans voiture...

Eric Hamelin - Trop souvent, la réponse des architectes et urbanistes est la densité. Mais c'est plus complexe que cela : cela dépend du lieu, de la façon dont il s'organise et avec quelle qualité. On peut construire sur des terres agricoles au nom de la densité. On peut aussi prendre le cas espagnol où de nombreuses villes nouvelles, denses ont été créées, au milieu de nulle part, sans véritable besoin et de façon purement spéculative... Je suis cependant plus optimiste qu'Olivier : il existe des villes qui font des choses intéressantes. A Bordeaux par exemple, 50 000 logements vont être créés dans des zones déjà urbanisées mais peu valorisées jusqu'à présent. C'est aussi le cas du quartier Confluence à Lyon. Globalement, nous pensons quand même que l'un des problèmes est le plein pouvoir des maires en matière de permis de

construire, alors qu'ils sont soumis à de multiples pressions. Cette prérogative devrait être attribuée au niveau de l'intercommunalité.

Vous dites que l'étalement urbain est lié à notre mode de vie. Mais corrélativement, il a des conséquences sociales non négligeables...

Olivier Razemon - Oui. Par exemple, quand la distance entre le lieu d'habitation et le lieu de travail s'accroît, la part du transport augmente considérablement dans le budget d'un ménage. Ce qu'il n'avait souvent pas envisagé lors de son implantation en périphérie. Ainsi, la Seine et Marne, qui est le département le plus concerné par l'étalement urbain en Ile-de-France, est aussi celui où la commission de surendettement est la plus sollicitée, devant la Seine-Saint-Denis, pourtant bien moins riche...

Eric Hamelin - Il y a aussi cette volonté de s'extraire en partant de la ville, ce qui pousse à la constitution de ghettos. Pas seulement de ghettos pauvres, mais aussi de ghettos de nantis où l'on souhaite rester entre soi. Et cette spécialisation sociale des quartiers ne peut aller qu'en s'aggravant car il y a une volonté d'uniformisation à l'intérieur de ceux-ci.

La problématique de l'étalement urbain a fait son apparition dans la campagne présidentielle, du moins chez certains candidats comme Eva Joly ou François Bayrou, sous l'impulsion notamment de France Nature Environnement qui propose « zéro artificialisation nette d'ici 2025 ». Mais aussi du fait de la problématique du manque de logement qui a conduit Nicolas Sarkozy à parler d'une augmentation de 30% des droits à construire. Qu'en pensez-vous ?

Eric Hamelin - D'abord, on peut construire plus de logements sans qu'il n'y ait une augmentation de l'étalement urbain. Par exemple, avec les 5 000 km² de parking dont on dispose en France, il serait possible de loger 100 millions de personnes à raison de 100 logements par hectare ! Quant à la proposition de Nicolas Sarkozy, elle a un mérite, celui d'ouvrir le débat. Dans la pratique, elle est cependant tout l'inverse de ce que l'on préconise car elle est beaucoup trop générale. Dans l'urbanisme, il faut faire du cas par cas. Il ne s'agit pas d'entasser les gens, et surtout pas contre leur gré. Dans certains cas on va pouvoir augmenter les droits à construire de 300 %. Dans d'autres, ce ne sera tout simplement pas possible, ne serait-ce qu'au regard des lois littoral ou Natura 2000 par exemple.

Olivier Razemon - Il faut aussi revaloriser certaines zones de proche banlieue, desservies par les transports, et où il existe des commerces et services. Il est moins cher d'acheter un appartement à la Courneuve ou à Asnières qu'une maison perdue dans les Yvelines...

Eric Hamelin - Quant à la proposition de FNE, il s'agit d'un étendard qui n'est pas applicable car il n'est pas juste, ne serait-ce qu'en fonction des différences de démographie, de développement économique ou d'espace gaspillé par le passé par les différentes régions. En revanche, leur idée d'agences régionales de réduction de l'artificialisation qui réfléchiraient à un quota maximal et à la répartition de celle-ci me semble tout à fait intéressante.

Propos recueillis par Béatrice Héraud

Note :

(1) *La tentation du bitume. Où s'arrêtera l'étalement urbain ?*, Eric Hamelin et Olivier Razemon (préface de Roland Castro), Rue de l'échiquier, collection « Les petits ruisseaux », janvier 2012. (voir bibliographie)

Source : [Novethic](#)

Image : [Carfree](#)

Ecouter aussi : [Comment stopper l'étalement urbain en Ile-de-France ?](#)

L'étalement urbain : une fatalité ?

<http://www.bretagne-durable.info/ecomag/echos/l%E2%80%99%C3%A9talement-urbain-une-fatalit%C3%A9>

18/02/2012 à 08h27

François Delotte

Echos, Livre / Film / Musique

Paru en janvier dernier aux éditions [Rue de l'échiquier](#), l'ouvrage grand public du sociologue-urbaniste [Eric Hamelin](#) et du journaliste spécialisé [Olivier Razemon](#), *La tentation du bitume* fait le point sur l'étalement urbain en France. Ce phénomène, parfois vécu comme irrépressible, y est analysé avec clarté et pertinence. Présentation de ce livre éclairant qui s'attaque aux préjugés et propose des pistes d'actions intéressantes pour mieux appréhender la gestion de nos espaces.



A l'heure où Nicolas Sarkozy annonce qu'il faut densifier davantage l'habitat en augmentant de 30 % le coefficient d'occupation des sols pour lutter contre la crise du logement, cet essai d'Eric Hamelin et d'Olivier Razemon a le mérite de remettre les choses à leurs places !

Les auteurs expliquent que l'étalement urbain ne fait que progresser, gangrénant l'espace, se propageant comme une épidémie qui menace de plus en plus la biodiversité et éloigne les individus les uns des autres. Ainsi, ils nous apprennent que de 2006 à 2010, l'artificialisation des sols en France métropolitaine a augmenté de 7 %, alors que la population n'a elle progressé que de... 2,3% ! Cette artificialisation concerne aujourd'hui près de 9 % du territoire.

Comprendre...

Mais si le livre précise qu'il convient de limiter notre « *consommation d'espace* » pour lutter contre cet état de fait, il faut également chercher à aérer « *la ville existante pour la rendre plus agréable* ». Cette plus grande densification de l'habitat proposée par le Président de la République n'est donc certainement pas adaptée à tous les espaces...

Nous sont dispensés dans ce livre de précieux éléments de compréhension, qui nous décourageront peut-être de prime abord, mais qui s'avèrent essentiels pour pouvoir trouver les meilleures solutions de lutte contre cette « *tentation du bitume* ».

On y apprendra que celle-ci est le fait de multiples facteurs (économiques, sociaux, démographiques, politiques, individuels et collectifs...). Ce qui, de fait, érige la lutte contre l'étalement urbain en enjeu sociétal.

L'un des aspects les plus intéressants du livre se trouve là : ne pas stigmatiser une part de la population par des jugements à l'emporte-pièce, en leur faisant porter toute la responsabilité de la situation.

...Pour mieux agir

A cette complexité, répondent des enjeux multiples et des solutions diverses. Et là aussi le livre aiguille et incite à ne pas se résigner. Il met ainsi en lumière des expériences intéressantes, aussi bien en termes d'urbanisme, de transports, d'architecture que de politique publique. Et propose les pistes sur lesquelles nous devrions travailler ensemble pour consommer moins d'espace. Dans ce contexte, les auteurs se demandent si les crises économiques, « *qui modifient nos modes de vie* », ne pourraient pas contribuer à freiner la progression du bitume et « *s'accompagner de projets innovants* » ?

Pour finir, les auteurs ont pris le soin de rédiger un carnet pratique, détaillant des actions pouvant être mises en place par les particuliers. Une façon de préciser que la lutte contre l'étalement urbain est aussi une affaire de positionnement citoyen.

Eric Hamelin, Olivier Razemeon, *La tentation du Bitume, où s'arrêtera l'étalement urbain ?*, Rue de l'échiquier, 2012, 222 p., 14 euros

Plus d'infos

www.ruedelechiquier.net/les-livres

Lire aussi

www.bretagne-durable.info/ecomag/interview/il-nous-faut-arr%C3%AAter-l%C3%A9talement-urbain

Bretagne-durable.info/

18 février 2012

Rouen : la place des villes et la taille des champs

Publié le lundi 05 mars 2012 à 08H37

ENVIRONNEMENT Rencontre sur le thème de l'étalement urbain.



Les zones pavillonnaires sont l'un des exemples de cette extension de la ville à la campagne (photo Stéphanie Peron-Jaume)

Le comité rouennais d'Europe Ecologie/Les Verts (EELV) a invité une nouvelle fois les citoyens à venir débattre autour d'un thème d'actualité. Lors de cette dernière session, la parole a été donnée à Olivier Razemon, journaliste, et Eric Hamelin, sociologue urbaniste, venus présenter leur livre : *La tentation du bitume, où s'arrêtera l'étalement urbain ?* En préambule, les deux spécialistes ont tenté de donner leur définition de cette notion d'étalement urbain.

« Ce phénomène continue de s'accélérer »

Accompagnant le geste à la parole, Olivier Razemon explique : « C'est la ville qui s'étale. C'est assez difficile à expliquer mais on peut le visualiser ». Eric Hamelin précise : « C'est une extension des zones d'urbanisation. Il peut s'agir de zones industrielles et commerciales, de zones pavillonnaires ou d'infrastructures. Malgré le fait que ce soit considéré comme un problème par tous, ce phénomène continue de s'accélérer ».

Dans la salle de la brasserie le 3 Pièces à Rouen où se déroulait le débat, le public écoute avec attention les arguments des auteurs. Eric Hamelin poursuit : « On a une conscience assez faible des conséquences de cet étalement urbain. Ce n'est pas seulement l'enjeu des terres agricoles. Ça engendre aussi le morcellement des écosystèmes, les déplacements en voitures rendus nécessaires par l'éloignement, et de plus fortes émissions de CO₂ ».

La séance de questions qui a suivi l'exposé a apporté quelques ajustements, et permis à l'auditoire de s'exprimer notamment sur les questions des espaces verts, des transports en commun, du prix de l'immobilier en centre-ville ou sur la qualité de vie dans les zones urbaines.

« *La tentation du bitume, où s'arrêtera l'étalement urbain ?* », d'Olivier Razemon et Eric Hamelin, aux éditions Rue de l'échiquier, 221 pages, 14 €.

<http://www.paris-normandie.fr/article/rouen/rouen-la-place-des-villes-et-la-taille-des-champs>

Jeudi à l'hôtel de ville, un point sur le développement durable

lundi 26.03.2012, 05:32 - La Voix du Nord



| L'ACTUALITÉ DE LA SEMAINE |

Où s'arrêtera l'étalement urbain? Quels gestes pour préserver les ressources en eau ? ...

Où en est-on 20 ans après le sommet de Rio ? Pour en discuter et en débattre, dans le cadre de la semaine du développement durable, le SIAV (syndicat intercommunal d'assainissement de Valenciennes) et la ville organisent deux événements. Le premier aura lieu ce vendredi 30 mars à 18 h dans le grand salon de l'hôtel de ville qui sera transformé par des décors en terrasse de café. Cette réunion, ouverte à tous, bénéficiera de la présence de Louis Dupont, professeur des universités à la Sorbonne où il dirige le master culture politique et patrimoine. Ce Québécois d'origine est bien connu du monde sportif : il est aussi le manager du club de base ball qui évolue en nationale 1. Lors du débat, filmé par le canal local et auquel participeront des urbanistes, sera présent Eric Hamelin co-auteur du livre La tentation du bitume : où s'arrêtera l'étalement urbain ? •

Le second événement aura lieu le 4 avril à 14 h à l'espace Pierre Richard (en face d'Auchan Val Sud) où l'on pourra découvrir toutes les phases du tournage du magazine audiovisuel Ozone, un spectacle interactif sur les océans et leurs biodiversités, des expositions et des animations sur le thème de l'eau. Notre photo (signée François Leclercq): une réunion « Place publique » a déjà été organisée par la ville en 2007.

Lavoixdunord.fr

26 mars 2012