

# — ÉTALEMENT ET DENSITÉ : QUELS ENJEUX URBAINS À L'ŒUVRE DANS LA CONCEPTION DES FORMES URBAINES ?

**Solène Marry**, Docteur / Ingénieur de Recherche  
Université de Grenoble,  
Institut d'Urbanisme de Grenoble  
Université de Technologie de Troyes,  
CREIDD (Centre de Recherches et d'Études Interdisciplinaires sur le Développement Durable)

Courriel :  
solene.marry@gmail.com

**Laëtitia Arantes**, Ingénieur ENTPE,  
Architecte DE, Doctorante  
Centre Scientifique et Technique du Bâtiment,  
École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble,  
Université de Grenoble,

Courriel :  
laetitia.arantes@gmail.com

## RÉSUMÉ

Bien qu'ancrée dans le vocabulaire urbain courant, la notion de densité reste floue ou marquée de représentations préétablies. S'appuyant sur diverses réflexions qui ont nourri pendant des décennies les débats entre étalement et densité, cet essai propose une réflexion critique sur la notion de densité. Dans une première partie, il expose les tenants et aboutissants de la densité, dont les représentations des citoyens sont souvent paradoxales. L'article propose ensuite un rapide horizon sur le rôle de la gouvernance dans les formes urbaines : entre les aspirations individuelles et les demandes collectives souvent contradictoires, les élus sont face à des choix cruciaux. Enfin, l'article fait référence à de possibles alternatives à la densité et l'étalement : de nouvelles formes urbaines denses hybrides, intermédiaires entre la maison individuelle rêvée et la typologie de l'habitat collectif, existent et restent à développer par des concepteurs réceptifs aux attentes sociétales.

## MOTS-CLÉS

Densité, intensité, ville vivable, formes urbaines, habitat hybride.

## ABSTRACT

Although anchored in the common urban vocabulary, the notion of density remains vague or marked with preestablished representations. Leaning on diverse reflections that have fed the debate between urban sprawl and density during decades, this essay proposes a critical reflection on the notion of density. In a first part, it exposes the ins and outs of the density, the representations of the city-dwellers of which are often paradoxical. Secondly, the article proposes a fast horizon on the role of governance in the urban form: between the individual aspiration and the, often contradictory, collective demands, the elected representatives are in front of crucial choices. Finally, the article makes reference to existing alternatives concerning density and urban sprawl: new hybrid dense urban forms, intermediate between the dreamed individual house and the group housing typology, that could had a chance to be developed by designers concerned by the societal expectations.

## KEYWORDS

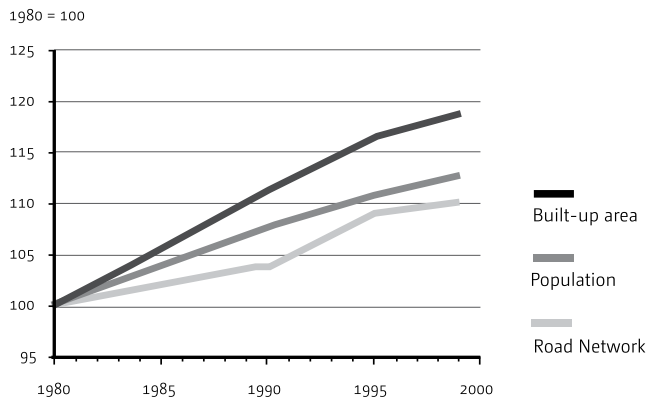
Density, intensity, livable city, urban forms, hybrid housing.

—

Cet article questionne les formes urbaines au regard de l'évolution morphologique des villes : quelles formes urbaines seraient plausibles et adaptées à la conception d'une ville dense et vivable ?

A l'heure de l'urbanisation planétaire et de la généralisation des réseaux de communication, il semblerait que la ville ait perdu ses qualités. Lieu de la nouveauté, de l'accessibilité et de la mobilité, la ville est aussi perçue comme lieu d'insécurité, de la perte de soi, de l'uniformité ou encore de l'anonymat. Comme le dit Yves Chalas, ce que les habitants désignent comme inhabitable, « *c'est la ville elle-même, ville de tout le monde qui n'appartient à personne* » (Chalas, 2000, p. 27) ; pour autant, ce sont paradoxalement l'anonymat et le caractère inhabitable des espaces publics qui sont une caractéristique propre de l'urbanité. En dehors du phénomène des *shrinking cities* observable notamment en l'Allemagne de l'Est où de nombreuses villes perdent des habitants, ces cinquante dernières années, les villes n'ont globalement cessé d'attirer des populations. Comme le montre la figure 1, la croissance démographique observée à l'échelle planétaire s'est accompagnée d'une forte augmentation du taux d'urbanisation, tant en termes de constructions bâties qu'en termes d'organisation des réseaux routiers. Toutefois, ces augmentations ne se sont pas faites dans les mêmes proportions : en particulier, ces vingt dernières années, l'urbanisation a augmenté de 20 % pendant que la population n'augmentait que de 6 %. Suivant le modèle étalé, les villes grignotent peu à peu du terrain. Entre 1990 et 2000, 800 000 hectares de terrain ont été urbanisés en Europe (Lajoie, Tessier, 2008). En France, alors qu'en 1990 l'urbanisation journalière concernait « seulement » 150 ha, ce chiffre atteint les 200 ha à l'aube du 21<sup>e</sup> siècle (Levesque, 2000). Si l'urbanisation suit son cours, les prévisions estiment à 1,5 million d'hectares la surface minimale de terres urbanisées d'ici à 2050 en France, soit 8 à 10 % des surfaces agricoles actuelles (Levesque, 2000). Vision peut-être plus angoissante encore : si le schéma occidental de l'étalement urbain venait à gagner toute la planète, on estime que 200 à 400 millions d'hectares risquent d'être urbanisés au même horizon temporel.

Cette voracité spatiale implique des problématiques inquiétantes non seulement en matière de pollution (moins de terre et de végétation disponible pour stocker le carbone, perte de la biodiversité, régulation des flux d'eau, etc.), mais aussi en termes d'organisation, d'habitat, de développement social et économique. D'un point de vue environnemental, non seulement l'urbanisation « horizontale » est consommatrice d'espace qui, minéralisé et imperméabilisé, stocke moins de carbone, mais elle suscite aussi une certaine dépendance vis-à-vis de l'automobile, qui joue un rôle croissant en matière de pollution de l'air et d'effet de serre : en moyenne, une famille habitant



**Figure 1** : Evolutions depuis 1980 des zones construites, des réseaux routiers et de la population dans une sélection de quinze pays européens (Source : Moland database 1999-2005)<sup>1</sup>

une maison en périphérie urbaine consomme, du point de vue énergétique (chauffage et transport inclus), quatre fois plus qu’une famille en ville (CNOA, 2009). Au niveau social, l’urbanisation périphérique peut s’accompagner d’une forme d’exclusion et d’éloignement culturel d’une partie de la population. Desservie le plus souvent par le transport individuel, elle présente des inconvénients qui s’aggravent et handicapent la population ne conduisant pas, notamment les personnes âgées de plus en plus nombreuses. En termes d’impacts économiques, le « mitage urbain » génère des surcoûts tant pour les habitants concernés (coûts de déplacements) que pour les collectivités (surcoût des équipements et services urbains : infrastructures de transport, collecte des déchets, etc.).

Compte tenu de ces premiers constats, cet article propose de s’interroger sur les potentialités et les possibles mises en œuvre de la densité, au regard d’exigences environnementales et sociétales croissantes.

**1** Image mise en ligne sur le site de l’Agence Européenne pour l’Environnement, EEA (European Environment Agency), <http://www.eea.europa.eu/legal/copyright>, détenteur des droits d’auteur : European Environment Agency. Les 15 pays étudiés sont : Autriche, Belgique, République Tchèque, Danemark, Estonie, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Irlande, Italie, Monténégro, Portugal Serbie, Slovaquie, Espagne, Turquie, Royaume-Uni.

## — LA DENSITÉ : « OUTIL » DE DURABILITÉ

### DENSITÉ : VERS UNE TENTATIVE DE DÉFINITION

Étymologiquement, le terme de densité est issu du latin *densus*, qui signifie épais. En mesures physiques, sa définition est claire : il s'agit d'un rapport entre une masse et un ensemble de références. Or, en urbanisme, la notion de densité peut avoir de nombreuses significations. C'est cette variété des approches qui en fait toute la richesse et qui rend cette notion propice à la réflexion. Sa caractérisation oscille entre détermination purement technique, approches sociales voire psychosociales (appréhension qualitative) et connotations sensibles (ambiances urbaines à l'œuvre). Dans l'agglomérat des statistiques urbaines, densités et indicateurs sont parfois utilisés à des fins antinomiques. Or, ces chiffres reflètent parfois une absence de rigueur intellectuelle et de prise en compte qualitative. Dans le registre figuré, la « densité » d'une œuvre, d'un sentiment, renvoie à l'idée d'intensité, de richesse expressive, à une valeur positive. Or, dans le langage courant cette valeur positive s'efface devant les notions de « surpopulation », « surpeuplement », « concentration »... Le terme de concentration ne relève alors pas des notions de réunion, de convergence, d'assemblage, mais a une connotation négative. L'utilisation du terme de densité nécessite une détermination de la définition implicite et permet de traiter de phénomènes variés : chaque spécialiste a sa définition de la densité, selon des échelles (interne, micro, macro), des surfaces (nette, brute) et des critères (contenant, contenu). La notion peut être critiquée quant à sa prise en compte simpliste d'un territoire de référence supposé isotrope et homogène, d'éléments permanents et de comportements sociaux standards ; or la ville est tout sauf uniformisée. La densité en tant qu'indicateur nécessite donc de préciser les modes de calcul, les espaces et échelles de références et l'objet dénombré. Ne serait-il pas nécessaire d'élaborer un langage commun pour faciliter les discussions interdisciplinaires sur la densité et contrecarrer ce flou sémantique ? Vincent Fouchier nous rappelle qu'une telle tentative avait été mise en œuvre avec le « degré d'intensité d'occupation du sol » (*Land Use Intensity Rating* LIR) par l'administration fédérale du logement des États-Unis en 1971. Cet indice de densité complexe combinait le COS (Coefficient d'Occupation du Sol) à d'autres indices traduisant les espaces verts, l'espace habitable, l'espace de loisirs et le stationnement. Le LIR était alors considéré comme un « densitomètre » ; mais malgré la pertinence de la démarche, le LIR n'a pas été utilisé dans la pratique du fait de la complexité de sa procédure (synthèse des fonctions standard dans l'habitat résidentiel). Cette tentative illustre la difficulté à caractériser une opération par la densité : l'espace non bâti doit être pris en compte puisqu'il est dominant

dans chaque opération, mais une approche plus subjective sur la qualité de l'aménagement est indispensable. Paradoxalement, le flou sémantique dont nous parlons ne décrédibilise pas la densité comme indice de référence, qui, malgré son abstraction, est perçue comme concret par les professionnels, les élus et les habitants. La densité semble être un indice rassurant... peut-être parce qu'elle est considérée comme une donnée réglementaire. Finalement, existe-t-il une densité spatiale idéale ? Nous avons souligné l'importance de combiner les indicateurs de densité, mais quelle en est la finalité ? Permettre des comparaisons, définir un seuil de densité idéal ? La notion de valeur peut-elle être applicable à la densité ? Nous ferons un point concernant le débat actuel sur la validité de la thèse d'une densification solution à tous les maux à la fin de cette première partie, mais il est intéressant d'avoir ce questionnement en tête. La thèse d'un idéal de densité spatiale nous interroge ; cet idéal n'existe pas dans l'absolu mais toujours en fonction d'un contexte. Par ailleurs, soulignons le caractère figé spatio-temporellement du calcul d'un coefficient d'occupation d'une surface par exemple. Sa valeur est par essence absolue et dépassée presque dans l'immédiat. Le caractère instantané et figé du calcul d'une densité peut être questionné en rapport à un territoire en perpétuelle mutation. Pascal Amphoux propose de parler de polarité (forme spatiale créant des espaces de confrontation avec autrui) afin de connoter la dimension non seulement spatiale mais aussi mesurable de la densité (Amphoux, Grosjean, Salomon, 2001). Cet angle de vue permet de mettre en relation diverses échelles (du bâtiment, à l'îlot, au quartier, et jusqu'à la ville) et interroge dès lors la notion de centralité. Densité, polarité, centralité : ces notions sous-entendent une comparaison entre différents tissus urbains, voire une hiérarchisation. La notion de densité a-t-elle en soi encore une signification alors que les limites urbaines se diluent indéniablement ? Ne devient-elle pas plutôt un critère de différenciation entre deux espaces ou bien deux périodes ? Ne serait-elle pas un critère représentatif des processus de densification différentielle du territoire ?

### **UNE CONSOMMATION PARCIMONIEUSE DE L'ESPACE ?**

En matière d'urbanisation, l'étalement urbain est la tendance dominante de ces dernières décennies. En quelques années, la part du foncier dans le coût total d'investissement pour un logement a considérablement augmenté, passant de 10 % à 50 % (Pelegrin-Genel, Pelegrin, 2008, p. 11) et contraignant les moins aisés à s'éloigner de la ville et de ses équipements pour trouver un terrain « abordable ». Qui plus est, grâce à l'« automobilisation », le rêve de nombreux Français d'habiter dans une maison individuelle avec jardin a pu se concrétiser, et avec lui le phénomène d'étalement urbain, les gens migrant vers les périphéries urbaines, selon le modèle de l'American *Way of*

*Life*. Or, le « mitage urbain » a des impacts économiques, environnementaux et sociaux fortement critiqués par les acteurs du développement durable. La ville étalée génère notamment des surconsommations multiples, tant en termes d'espaces et de temps que d'énergie. L'analyse sur la mobilité urbaine réalisée en 1988 par Peter Newman et Jeff Kenworthy (Newman, Kenworthy, 2000) et publiée dans un ouvrage intitulé *La Dépendance automobile* confirme entre autres le lien notable entre la consommation de carburant et la densité urbaine. Par leur étude, les deux chercheurs australiens sont arrivés à la conclusion suivante : le principal paramètre décrivant la forme d'une ville est sa densité ; celle-ci a des effets significatifs sur les distances de déplacements et les parts modales (Fouchier, 1998). Plus la densité d'une ville est élevée, plus la consommation d'énergie pour le transport est faible, cette relation évoluant de manière logarithmique. Avec cette étude sur la relation entre densité et consommation de carburant, Peter Newman et Jeff Kenworthy sont arrivés à la conclusion qu'il est nécessaire de recourir à la planification urbaine et à la densification pour permettre de réduire les consommations d'énergie dans les transports. Avec ces propos, les deux chercheurs ont ré-ouvert les anciens débats entre partisans de la ville étalée et partisans de la ville compacte, débats particulièrement riches dans les communautés scientifiques depuis la fin du 19<sup>e</sup> siècle (Choay, 1965). Depuis, le concept de « ville durable » pousse à reconsidérer ces conclusions sur la relation entre densité et consommations d'énergie (Gordon & Richardson, 1989 ; Gomez-Ibanez, 1991, Kirwan 1992, Bertaud & Malpezzi, 2003). Notamment, plus de vingt ans après ces théories, Xavier Desjardins propose une présentation critique de l'étude de Newman et Kenworthy, et plus particulièrement de la méthodologie employée (Desjardins, 2010). Outre la réduction du périmètre d'étude - la réflexion ne porte, d'une part, que sur la densité qui n'est pourtant qu'un aspect de la forme urbaine, et pas forcément le plus facile à appréhender, et d'autre part que sur les consommations de carburant dues à la mobilité intra-métropolitaine des individus -, les critiques dénoncent également les conclusions « hâtives » de l'étude : parce qu'une ville « dense » consomme peu d'énergie de mobilité intra-muros, densifier les villes concourra forcément à réduire leurs consommations d'énergie. Dans la même logique, Hélène Nessi nuance la méthodologie d'enquête des deux chercheurs (Nessi, 2010) dans le sens où l'étude ne tient pas compte des déplacements longue distance qui, bien que peu nombreux, représentent beaucoup de kilomètres. Pour autant, bien qu'elle ait été et qu'elle soit encore toujours discutée, cette étude et ses conclusions en faveur d'une ville compacte trouvent encore écho dans les objectifs du développement durable. Dans cette optique, la question du rapport au sol apparaît donc comme un véritable enjeu. Il faut lutter contre cet urbanisme dispendieux

énergivore et contenir l'étalement des constructions. Concevoir des villes et villages compacts pour une densité maîtrisée, regrouper l'habitat et les activités à proximité des centres urbains et des équipements et services publics sont une des réponses aux nouvelles exigences du développement durable. Divers pays européens ont mis en pratique des théories de densification : c'est aux Pays-Bas qu'est né le concept de compact city et où a été mise en place une mission interministérielle relative aux questions de densité. Dans cette optique, maîtriser l'étalement urbain suppose de « refaire la ville sur la ville », en d'autres termes, de « densifier la ville ». Mais « *la densité est un mot qui fait peur* » (Pelegrin-Genel, Pelegrin, 2008, p. 25). Le fait est que, pour beaucoup, la densité, notion très floue et culturelle, diffuse une image négative. Elle reflète la représentation que la plupart des Français se font des grands ensembles de tours et de barres, dans lesquels seulement 1 % de la population française ne verrait pas d'inconvénient à y vivre (TNS SOFRES, 2009, pp. 3-4). Fortement critiqués pour leur aspect monolithique, leur enclavement par rapport à la ville, et les problèmes sociaux qui s'y multiplient, les grands ensembles sont devenus les archétypes urbains de l'exclusion. Ainsi synonyme de mal-vivre, la densité sous-entend hauteur et promiscuité du voisin et de ses dérangements.

## DE LA NÉCESSITÉ D'UNE VILLE PLUS « INTENSE »

*« Peut-on encore oser la ville ? La pratiquer, l'arpenter, l'échafauder, l'éprouver en liberté ? A-t-on la conscience tranquille après des années de planification urbaine inhibée par l'opprobre des "grands ensembles", de sédimentations de zonages, de concession aux discriminations positives, de diabolisation de l'étalement urbain, de congestion routière... ? Combien de cautères sur une jambe de bois, de banales contorsions architecturales ; combien d'incendies tolérer encore, pour humaniser la ville et lui donner le visage du développement durable ? [...] Après n'avoir pensé la ville que malade de ses barres, de ses quartiers et de ses habitants, l'époque est à une bien curieuse catharsis. »* (Jezewski-Bec, 2006).

À l'aube du 21<sup>e</sup> siècle, le phénomène urbain a pris une telle ampleur – territoriale et démographique – que les interrogations se font nombreuses quant au possible devenir de la ville. « *La ville existe-t-elle encore ?* » (Paquot, 2000), telle est la question posée par *Le Monde des Débats*, soucieux de voir la ville s'effacer devant « *une accumulation d'espaces mal définis* ». Nuisances



sonores, congestion et saturation, insécurité, et surtout pollutions en tout genre (entre autres, pollutions sonore et lumineuse)... Alors qu'elles étaient considérées, il y a encore peu de temps, comme une « *source d'épanouissement* » (Bordas, 1999, p. 141), voilà que les villes sont aujourd'hui perçues comme des « *parasites [...], consommateurs acharnés, pollueurs acharnés* » (Rogers et Gumuchdjian, 1997, p. 47). Alors qu'en 1950, 29 % de la population mondiale vivait en ville, ce taux a pratiquement doublé en quarante ans pour atteindre 50 % de la population en 1990 (Rogers et Gumuchdjian, 1997, p. 11). Au début des années 2000, les villes n'ont jamais hébergé autant d'individus et cela n'est pas prêt de s'arrêter puisque on estime à 60 % la part de population citadine d'ici 2025. De plus en plus denses, et en même temps foncièrement coûteuses, les villes atteignent peu à peu la limite de leur « *capacité de "charge"* » (Rogers et Gumuchdjian, 1997, p. 25) : sur les 800 000 logements manquants recensés en 2008 par la Fondation Abbé Pierre (Fondation Abbé Pierre, 2009, p. 281), on peut évaluer à 500 000 le nombre de logements à vocation sociale devant être construits. Par ailleurs, il existe encore beaucoup trop de taudis ou autres logements indignes. Désigné sous la formule « *habitat tiers* » par Gustave Massiah et Jean-François Tribillon (Massiah et Tribillon, 2000), ces logements restent souvent un point aveugle des situations du logement, des situations urbaines et des politiques publiques. De manière générale les tissus urbains denses sont peu attractifs et les français sont de plus en plus réticents à y vivre. Pour beaucoup, la raison en est le désir de bénéficier d'un chez-soi individuel, c'est-à-dire sans vis-à-vis, avec des prolongements extérieurs qui contribuent à l'éloignement du voisin, ou encore avec des espaces annexes pour ranger ou bricoler. Si la conception de l'espace habité et de l'espace vécu a toujours été du ressort de la géographie, de l'architecture et de l'urbanisme, la croissance et l'étalement rapide des villes constituent aujourd'hui un défi patent. C'est à partir de cela qu'il faut désormais penser et agir l'architecture, en donnant au mot grec *tikto* son véritable sens, qui n'est pas « *construire* », mais bien « *produire* » au sens d'engendrer. L'architecte est alors celui qui est à l'origine de l'apparition d'un monde habitable pour les humains. Comme Martin Heidegger le souligne avec raison, le « *bâtir* » ainsi entendu, c'est-à-dire comme production originaire d'un monde, est alors ce qui rend possible l'habitation (Heidegger, 1958, p. 226). Dans le cas de la production de la ville, cette production devra porter sur la constitution d'un nouvel habitat humain combinant les qualités de la ville et de la campagne. Comme Béatrice Mariolle (Mariolle, 2007), au terme « *densité* », on préférera alors celui d'« *intensité* », dans le sens d'une pluralité des usages qui sont faits de la ville ; « *la ville ne se prouve pas, elle s'éprouve* » (Jezewski-Bec, 2006). Dans les débats scientifiques actuels, le terme d'intensité se substitue

parfois à celui de densité, évoquant l'intensité des usages et des échanges plus qu'une définition formelle. L'intensité étant le produit des sensations provoquées par la relation entre le corps et la ville, tout lieu devient donc potentiellement support de diverses activités et d'interactions entre ces activités. Dans cette optique, il est temps alors de reconsidérer le levier que représente la densité, afin qu'il œuvre à la construction d'une « *ville intense et accueillante* » (Mariolle, 2007, p. 67), une ville de la diversité, valorisant la qualité paysagère, intégrant la temporalité et les évolutions des modes de vie, et permettant la réversibilité d'occupation des bâtiments. Aujourd'hui, il est important d'imaginer des formes d'habitat adaptées à une densification attractive de la ville, et qui permettent de conserver les qualités – même supposées ou mythifiées – de la maison individuelle. A ce titre, densifier la ville dans sa hauteur est une perspective d'avenir intéressante. Basé sur l'appréhension de l'espace naturel en tant que ressource et non pas comme espace consommable, densifier en hauteur est ici l'occasion de laisser libres d'appropriation et d'usages des terrains urbains, quand on ne sait pas quels seront les besoins et attentes des générations futures.

## VERS UNE LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN

Le processus d'étalement urbain traduit une mutation de la morphologie urbaine traditionnelle. Un vocable florissant tente d'imager ce phénomène sociétal (Allain, 2004). Des chercheurs tels que Gérard Bauer, Yves Chalas, Pierre Veltz, Bernardo Secchi, pour n'en citer que certains, utilisent les terminologies suivantes : espace suburbain, périurbain ou rurbain, *suburbia*, *exurbia*, cité diffuse, métropolisation, ville émergente, ville éparpillée, hyperville, ville-pays, ville globale, ville-archipel, aire urbaine, métapolisation... Plus ou moins dispersé, concentré ou linéaire, l'espace périurbain est difficile à définir ou même simplement à nommer, comme en témoigne la richesse du champ lexical l'accompagnant. Ces nouveaux territoires ne sont pas moins ville pour autant. Yves Chalas parle à ce titre d'une urbanité nouvelle non plus basée sur des antagonismes (rural / urbain, centre / périphérie, ville / non-ville, homogène / hétérogène, continu / discontinu, mixte / ségréguée, plein / vide, etc.) mais sur une logique du tiers-inclus. Non seulement les formes, les espaces et les territoires mais aussi les pratiques habitantes n'obéissent plus aux logiques dualistes passées. L'expansion anarchique des villes (autre vocable) est à relier à l'avènement de l'automobile. Par la motorisation des ménages, la morphologie urbaine est passée d'une urbanisation en doigts de gants à une urbanisation plus homogène qui comble les vides interstitiels. Certains chercheurs comme François Ascher, Zygmunt Bauman ou Anthony Giddens parlent à ce propos de « troisième modernité » ou d'« hypermodernité ». Ainsi, au-delà des problématiques « durables »

inhérentes à la question de l'étalement urbain – consommateur d'espaces, de temps et d'énergie mais aussi vecteur d'isolement, si ce n'est d'exclusion sociale –, le mitage urbain pose également la question de la définition de la ville, dans sa morphologie et dans ses limites spatiales. Par la rareté de ses habitations, de ses services et de ses équipements, la ville diffuse évoque davantage l'idée d'une « non-ville » dans laquelle les liens physiques entre l'individu et la société manquent. Car finalement, comme le souligne Marcel Roncayolo, la ville est certes un lieu, mais aussi et avant tout une « *collectivité sociale* » (Roncayolo, 1990). L'organisation de la proximité est la « *raison d'être des villes* » (Huriot, 1998) : la ville naît et exprime un besoin de proximité. Dans cette optique, nombreux sont les urbanistes, aménageurs urbains et politiques à promouvoir la ville compacte. Par la densité de ses habitations, la proximité de ses équipements et services ou encore ses réseaux de transports et communication, la ville compacte revalorise les qualités essentielles de la ville, qui sont entre autres la maximisation des interactions sociales et des proximités des populations (Claval et Claval, 1981). Mixant les fonctions urbaines, la ville compacte valorise l'espace public et la mobilité alternative. Opposée à la ville étalée, elle se prétend plus durable, car moins consommatrice d'espace, d'énergie et d'argent. Mais plus que pour des ambitions environnementales de réduction des consommations et des émissions de gaz à effet de serre, la ville compacte est également recommandée pour la qualité de vie en général, pour un « *retour à des villes vivables* » (Mc Nulty et al., 1986).

## — LA MAÎTRISE DE L'ÉTALEMENT URBAIN : UNE QUESTION DE GOUVERNANCE TERRITORIALE

Il ne faut pas confondre le concept d'étalement urbain (augmentation de la surface des zones physiquement urbanisées) et celui de périurbanisation (processus d'extension spatiale autour d'un pôle urbain) : dans une aire urbaine, ils peuvent ou non aller dans le même sens. La lutte contre l'étalement urbain renforce la périurbanisation.

### GOUVERNANCE LOCALE : ENTRE INTÉRÊTS PARTICULIERS ET INTÉRÊT COMMUN

L' élu est confronté à une demande forte en logements individuels. Or, la volonté des élus est déterminante pour une croissance harmonieuse des territoires, mais ils sont face à des choix cruciaux et à de nombreuses questions. Comment concilier les aspirations de chacun et l'intérêt collectif ? Comment économiser l'espace tout en préservant l'intimité de chacun ? Comment

répondre à la demande de logement tout en ayant une gestion économe de l'espace ? Tout projet se devant d'être singulier, il faut envisager les possibilités qui s'offrent pour répondre aux besoins. La qualité de la prise de décision politique devrait permettre de préserver les évolutions futures possibles. Il nous semble important de privilégier la réflexion en amont du projet avant de passer à la phase opérationnelle en tenant compte de l'identité du territoire concerné et de son évolution souhaitée. Il convient de penser à l'évolution globale d'un territoire (habitat, activités, services, loisirs, etc.). Les choix sont déterminants puisqu'une fois qu'ils sont pris, il est trop tard pour remédier aux inconvénients : on ne peut qu'optimiser la solution choisie. Les élus des communes périurbaines sont donc soumis à une forte demande sociale de logements individuels. Comment peut-on analyser cette demande ? Le goût pour la maison individuelle ne reflète-t-il pas un désir d'affirmation de soi ? Le désir d'appropriation, de calme, d'espace, de lumière n'est pas sans rappeler les préceptes du Mouvement Moderne. Pour Bernardo Secchi, célèbre urbaniste milanais, seul un européen sur quatre habite en « ville consolidée ». La problématique de l'habitat périurbain voire rural ne doit pas être écartée des réflexions sur la densité urbaine.

La question de la densité se pose en effet différemment dans les communes rurales. Le développement anarchique des dernières années entraîne souvent dans ces communes une consommation d'espace sans précédent. La question du regroupement autour des hameaux est alors plus pertinente que celle de densité. La question de l'étalement urbain conduit à penser au devenir de ces territoires.

### **CHOIX RÉSIDENTIELS : QUELLES REPRÉSENTATIONS HÉRITÉES ?**

Les choix résidentiels sont typiques : à la périphérie, en maison individuelle, dans une « architecture référentielle » (à un passé et à une identité idéalisés et réinterprétés), en rapport avec l'idée que l'on se fait de la nature. Par contre, ils peuvent être analysés différemment : André Caron, socio-économiste spécialisé dans le marketing, en détecte le règne du *cocooning*, le désir de sécurité dans une société imprévisible en tentant de recréer un cadre individuel figé dans un environnement protecteur et protégé. Nous pouvons ici faire le parallèle avec le phénomène de résidentialisation, de privatisation des quartiers. Alors que, pour d'autres, l'esprit d'ouverture existerait chez nos contemporains mais toucherait moins l'habitat et la ville. La périurbanisation joue sur une certaine image de la nature : les représentations de la ville et de la nature sont multiples mais tant idéalisées l'une que l'autre. Dans de nombreux cas, le périurbain est une localisation correspondant à un compromis acceptable et temporaire dans la trajectoire résidentielle. Nous avons donc vu que les mutations urbaines sont le fruit de la « *transition urbaine motorisée*

» selon Marc Wiel, de l'existence de vastes réserves foncières ainsi que de la mutation globale de la société (Wiel, 2007). Va-t-on vers un habitant zappeur dans un territoire archipel ? Ou un certain retour vers les centres et une tendance à transformer les périphéries en centres, ainsi que l'importance donnée à la vie de quartier nous permettraient-il de parler du triomphe du village réinventé ?

### UN DÉBAT QUI SUSCITE DE NOMBREUSES INTERROGATIONS

Le débat actuel sur les coûts et les avantages de la densité ne se base peut-être pas sur les questions fondamentales. Est-ce réellement une solution de pointer les externalités négatives de l'étalement urbain pour sublimer la densité ? Ne vaudrait-il pas mieux renforcer les atouts de la ville dense pour justifier son coût ? Une contradiction existe entre développement durable et qualité de vie : l'étalement urbain traduit une demande de desserrement. Or, l'aspiration à un cadre de vie peu dense soulève une contradiction entre une demande d'espace en ville et une idéologie affirmée de réduction de la consommation d'espace. Ne sommes-nous pas tous quelque peu schizophrènes dans nos souhaits affichés et nos rêves inavoués ? Qu'y a-t-il que nous ne reprochions à la ville et dont nous ne soyons pas responsables ? Une autre interrogation à soulever est celle du niveau d'action. Les questions à résoudre étant liées à des phénomènes à grande échelle, les politiques à l'échelle de la commune sont-elles cohérentes dans une volonté d'un développement durable de larges territoires ? Finalement, la vérité de la ville est-elle dans sa forme ? A ce compte-là, la planification urbaine serait le préalable à la promotion d'une architecture urbaine avant d'être un outil de coordination des politiques publiques qui porteraient des enjeux plus vastes. Cette vision expliquerait l'absence de réaction à l'illogisme de conception de PLU avant celle des SCOT dont finalement rien n'est attendu. La montée de l'intercommunalité sera-t-elle un élément favorable à la prise de conscience collective sur les bonnes et moins bonnes pratiques en matière de densité ? Marc Wiel (Wiel, 2007) nous rappelle que la ville est le fruit d'une tension entre l'individuel (elle est à la fois organisation institutionnelle, système morphologique, production culturelle, puissance économique et réseaux de sociabilité) et le collectif et qu'elle fonde, à chaque époque et en chaque lieu, la légitimité du pouvoir, à toutes les échelles. La conception de l'organisation urbaine ne se fait plus selon une densité homogène. La densité est, chez beaucoup, du côté de la contrainte et non du côté de la liberté. L'art des professionnels de la ville réside dans le fait de rendre supportable voire attractive la densité. Mais ce seront toujours les ménages qui, suivant leurs goûts, trancheront en faisant des choix de localisation. Une dimension subjective restera intrinsèque à ces localisations préférentielles.

La question de la recherche d'une densité résidentielle optimale est dépendante de tellement de facteurs, de circonstances et de subjectivité, qu'il n'est pas sûr qu'il y ait une réponse à lui apporter. Derrière ces débats sur la densité et les formes urbaines, ne se cacheraient-ils pas la question de la fabrication de la ville ? Nous postulons que l'urbanité pourrait être davantage liée à la densité urbaine qu'à la taille de la ville.

## — LA DENSITÉ : ÉTAT DE L'ART

### LES « TEMPS DENSES » DES DÉBATS

Le milieu de la recherche a longtemps critiqué la notion de densité, soulignant son caractère succinct, flou et ambigu dont nous avons parlé. Mais la notion semble réactualisée depuis quelques années grâce à l'émergence de nouveaux enjeux urbains. Les débats autour de la densité font souvent le lien avec l'étalement urbain, ou l'effet « tache d'huile » ou bien sûr la fragmentation urbaine. Dans les pays du nord de l'Europe, la question des densités urbaines a été intégrée aux documents de planification. Ainsi, nous pouvons indiquer le cas du Royaume-Uni qui a, depuis 1990, traité des questions d'urbanisme compact. Citons l'expérience des *urban villages*, concept associant mixité des formes (typologies urbaines) et des usages (diversité fonctionnelle) dont Tony Aldous en explicite le fonctionnement (Aldous, 1992). Notons également la politique des *planning policies guidances* (PPG) à laquelle se sont substituées depuis quelques années les *planning policies statements* (PPS) imposant des directives nationales qui fixent un cadre global dans le but d'augmenter la densité, de freiner l'étalement et d'organiser les transports. Des directives très précises sont fixées et s'imposent par le biais du PPG. Cette cohérence des politiques sectorielles est une démarche opposée à ce qui se passe en France avec la multiplication de politiques sectorielles concurrentes. En Norvège également, en 1994, la densification a été portée au rang d'objectif national par un décret royal. Une forte politique de communication prônait alors de « *densifier avec qualité* ». En France, les collectivités locales et l'Etat mesurent à l'heure actuelle les conséquences environnementales et économiques de l'étalement urbain. Les responsables politiques d'un grand nombre de communautés urbaines et de communautés d'agglomérations prennent position pour une redensification du tissu urbain existant. Cette tendance est soutenue par la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU). Nous avons vu que la réaction française n'est pas isolée dans le monde, voire un peu tardive, et se retrouve non seulement au Royaume-Uni mais aussi en Allemagne, dans les pays scandinaves, et dans de grandes métropoles comme Vancouver, Casablanca, San Francisco, Tokyo,

etc. Malgré cette volonté affichée, que se passera-t-il d'ici dix à quinze ans ? Si l'on réfléchit sur un plan quantitatif, les densités urbaines ne seront probablement pas bouleversées puisque le renouvellement de l'habitat se fait au rythme de 1 % par an et que l'étalement urbain ne sera pas maîtrisé instantanément. Il convient également de se demander si la solution réside dans une lutte contre l'étalement urbain volontariste, au risque d'aller à l'encontre de la liberté de choix des ménages. Il convient de se demander si instaurer des démarches pédagogiques de négociation avec les habitants permettrait de faire accepter la densité. Il reste à imaginer de nouvelles formes urbaines conciliant les acquis du desserrement et les avantages de la ville dense... Néanmoins nous pouvons nous demander si la volonté de contenir l'étalement urbain ne relève pas d'un défi utopique. Ne recherche-t-on pas finalement toujours un modèle de ville idéale en cherchant à la maîtriser, à la planifier ? Un double défi se dessine : sauver la ville constituée tout en organisant la ville archipel. Les espaces périurbains pourraient alors devenir imperceptiblement de nouveaux lieux sociaux majeurs. L'évolution sociologique écrit l'histoire dans ces nouveaux territoires et non plus seulement dans le cœur des grandes villes. Il semble aujourd'hui indispensable de prendre en compte cette nouvelle ville et de réfléchir globalement à la fois à la ville constituée et à la ville-territoire. L'anticipation de l'évolution des modes de vie, de la mobilité, du vieillissement de la population qui a fait défaut jusqu'à présent doit désormais être une préoccupation première pour les décideurs. Mais enrayer l'étalement urbain est-il un objectif en lui-même ? Marc Wiel s'interroge sur la capacité de la densité à enrayer l'étalement urbain ; mais des objectifs autres que la morphologie urbaine ne sont-ils pas prépondérants ? Pour la plupart des gestionnaires urbains, la densité est source d'économie d'échelle. Quant aux économistes, ils valorisent les économies d'agglomération et les processus de « fertilisation croisée » : l'association géographique de divers secteurs favorise leur essor. Le débat est donc ouvert : innovation et créativité nécessitent-elles davantage la concentration et la densité ? C'est ce que Peter Hall exprime de façon implicite dans son ouvrage *Cities in civilization* (Hall, 1998). Or, ce sont le plus souvent des avantages matériels qui sont mis en avant, comme l'économie d'espace, la réduction des coûts d'urbanisation, la réduction de la mobilité, la rationalisation des espaces verts et des équipements, la réduction de la dépendance automobile, la réduction de l'émission de gaz à effet de serre, etc. Il est vrai que la densité fait économiser de l'espace, mais quels fondements idéologiques poussent à cette économie ? La question de la préservation des espaces agricoles, réduits non seulement par l'avancée de la forêt mais aussi de l'urbanisation et de la protection des espaces naturels est à la base de la volonté densificatrice. La ville dense est économe en mobilité, mais ce, dans une

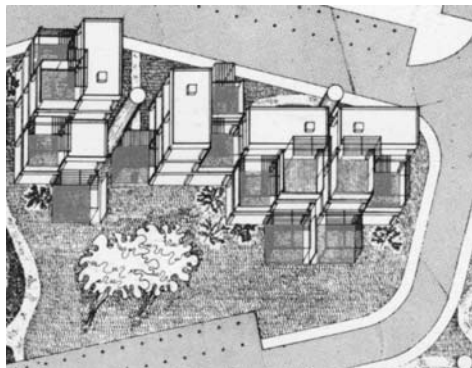
certaine mesure (si la ville est assez lente) et cela concerne uniquement la mobilité urbaine. Par ailleurs la densité crée-t-elle des économies d'échelle ? L'avantage de la faiblesse des coûts de la ville dense est souvent pointé, mais est-ce raisonnable d'établir une relation entre formes urbaines et coûts collectifs induits ? Finalement un chiffrage est-il possible ou un consensus entre les acteurs de l'aménagement est-il préférable ? L'urbanité des lieux vantée par certains urbanistes n'est-elle pas induite par une certaine densité urbaine ? Lorsque la densité est gage de qualité urbaine, elle engendre souvent un phénomène de gentrification. L'espace public peut être une plus-value aux formes urbaines si la population s'y sent bien, l'apprécie et le pratique. Enfin, la densification peut être une réponse à la mutation de certains espaces urbains, comme les friches urbaines. Ces espaces offrent des potentialités de mutation intéressantes et sont propices à une densification forte, puisque généralement situés au cœur du tissu urbain dense actuel, occupant des surfaces importantes, et qui sont laissés à l'abandon. Parce qu'ils sont jugés inhabitables, ils sont souvent écartés des projets urbains ; pourtant ces terrains sont loin d'être tous inconstructibles et sont souvent stratégiques. Il est donc aujourd'hui souvent question de « développer la ville sur la ville » ; dans ce dessein, des espaces négligés sont un potentiel indéniable. Par exemple, développer la ville dans son prolongement immédiat est une option souvent négligée alors que les équipements y sont présents ou à proximité. Des réserves urbaines telles que les faubourgs restent donc à exploiter pour répondre à une demande de logements, à une attente en terme de qualité de vie, sans peser lourdement sur les finances de la collectivité ni engendrer de nouvelles nuisances. Les avantages de la densité doivent-ils pour autant pousser à éradiquer le logement individuel ? Au regard de la densité urbaine, les réflexions des penseurs de l'urbanisme sont contrastées, et ce depuis l'essor même de l'urbanisation en masse du siècle dernier. La pensée corbuséenne, proposant une ville verticale libératrice d'espaces au sol, est bien connue, même si cette compacité ne rime pas toujours avec densité bâtie. Le sociologue Émile Durkheim définissait la ville par sa densité (physique et morale), créatrice d'échanges sociaux. Quant à la pensée anglo-saxonne, elle s'oppose à la ville dense : Ebenezer Howard ou aux États-Unis, Frank Lloyd Wright travaillèrent volontairement sur la ville à faible densité. Par ailleurs, on pense que lorsque la ville est dense, les trajets sont plus courts, or les choix de destination se font en fonction de la capacité de mobilité accrue à l'heure actuelle. On en déduit donc que les surfaces dévolues aux activités, aux équipements et aux infrastructures de transport impactent la densité urbaine globale. Il est donc vain d'espérer produire des villes plus compactes en influant uniquement sur le type d'habitat. Les densités urbaines globales ne dépendent donc que partiellement des formes d'habitat.



## QUELLES TYPOLOGIES URBAINES ENVISAGER POUR LA VILLE DE DEMAIN ?

La densité interroge sur la qualité de vie et le rapport de voisinage. Se pose ainsi la question de son acceptabilité par les usagers qui la vivent et l'habitent, mais aussi par ceux qui simplement la côtoient et l'observent quotidiennement. Car bien souvent, renvoyant dans l'opinion publique à des représentations négatives d'une ville « dangereuse » et « anonyme », l'idée de densité inquiète. Face à ces craintes, on demande souvent à l'urbaniste et à l'architecte de faire une ville « aimable », rassurante, tout simplement « vivable » (Mc Nulty, 1986). Mais quelle serait cette ville ? Et surtout, comment la concilier avec les besoins en logements et les exigences de densité qui en découlent, sans pour autant tomber dans les idées extrêmes du tout sécuritaire et des résidences fermées ? Ce qui nous intéresse ici est la modularité possible des formes urbaines : en effet, différentes formes urbaines peuvent avoir la même densité bâtie et de multiples formes urbaines peuvent s'adapter à une densité élevée. Le choix binaire individuel / collectif ne doit plus être posé en ces termes. Ce choix dichotomique frise l'incohérence : il n'y a pas à choisir entre individuel peu dense et habitat collectif de tours et de barres. Les idées préconçues de non rentabilité et la mauvaise image de l'habitat intermédiaire cachent, en fait, un ancrage profond dans les mentalités de cette culture binaire individuel / collectif qui a prévalu depuis les années 1960. Des modèles urbains du passé peuvent être revisités pour nous inspirer la ville d'aujourd'hui et de demain. Philippe Panerai (Panerai, 2005) insiste sur le fait que pendant longtemps, on a opposé pavillons de banlieue et immeubles. Il semble évident qu'en France on a du mal à concilier les deux, alors que les Pays-Bas ou la Grande-Bretagne ont une très grande expérience en la matière. Les Pays-Bas ont en effet une densité plus forte que celle du Japon (395 hab / km<sup>2</sup> contre 337), tout en ayant recouru à la maison individuelle. Les expérimentations lancées ont stimulé le débat ; aujourd'hui, les villes ont tendance à modifier leurs documents d'urbanisme en vue de favoriser un habitat intermédiaire. Cette optique vise à favoriser un mode d'urbanisation qui réponde aux attentes en présentant les attributs de la maison individuelle, sans une trop grande consommation d'espace. Christian Moley, enseignant chercheur spécialisé dans le domaine de l'habitat, constate une tendance à dissocier collectif et pavillonnaire en période productiviste et une tendance à les réunir pour faire des logements « hybrides », associant les qualités du logement individuel (présence d'un espace extérieur privatif) et celles du logement collectif (espaces en commun) dans les périodes où la qualité d'usage et / ou d'image est privilégiée par le public. Finalement, nos modes d'habiter sont le reflet d'évolutions sociétales et peuvent être instructifs sur ce point. Ces dernières années,

l'incitation à la densification est un thème récurrent des politiques publiques, d'où un souci de favoriser les opérations d'habitat dit « intermédiaire » ou habitat « groupé », entre la maison isolée et l'immeuble collectif justement. L'habitat intermédiaire permet une densité forte, sans l'image négative des grands immeubles collectifs et sans l'image sociale rattachée aux anciennes opérations d'habitat groupé. Mais la production d'habitat groupé reste minoritaire, bien qu'ayant doublé en dix ans. Cependant, dans certaines conditions, le marché parvient à encourager le passage d'un mode opératoire à l'autre, pour passer, par exemple, du lotissement de maisons individuelles à de l'habitat groupé. Ces conditions sont dépendantes d'un foncier rare, et d'un PLU baissant par exemple les hauteurs autorisées, rendant ainsi les immeubles collectifs peu compétitifs. Or, l'habitat intermédiaire ainsi réalisé semble constituer une alternative au logement collectif plutôt qu'à la maison individuelle. Depuis le jumelage des maisons au Moyen-Âge, en passant par la recherche d'un habitat individuel groupé en relation avec la nature au 19<sup>e</sup> siècle (cités ouvrières, cités jardins), la volonté de créer un habitat entre individuel et collectif n'est pas récente mais réactualisée aujourd'hui comme outil de lutte contre l'étalement urbain (entre autres). Ainsi, selon Christian Moley (Moley, 1979), le plus ancien type d'habitat intermédiaire remonte à l'architecture en gradins qui trouve ses origines dans l'architecture vernaculaire, comme les jardins suspendus de Babylone par exemple. En France, cette forme d'architecture babylonienne n'est utilisée qu'au début du 20<sup>e</sup> siècle. Henri Sauvage et Charles Sarazin inventent ce type d'immeuble à gradins afin d'offrir un espace extérieur à chaque logement (pour des raisons hygiénistes et en référence au jardin de la maison individuelle). Les concepts proposés par Henri Sauvage visaient à intégrer les qualités de l'individuel dans le collectif, dans un souci de qualité de vie, d'urbanité et de forte densité. Chez Henri Sauvage, l'immeuble se replie sur lui-même pour une forte individualité. Ce précurseur, qui a donné naissance à des formes urbaines innovantes, servira de modèle par la suite. Ainsi, dans les années 1970, se développent des modèles d'habitat intermédiaire. Nous ne citerons que trois opérations de cette période, conçues respectivement par Jacques Bardet, Michel Andraut, Pierre Parat et Jean Renaudie, mais qui constituent aujourd'hui des modèles d'habitat intermédiaire. Jacques Bardet est l'un des premiers à développer l'habitat intermédiaire avec La Nérac (Val d'Yerres, 150 maisons semi-individuelles, 1969) et ses maisons superposées et décalées de manière à créer de vastes terrasses d'agrément (figure 2).



**Figure 2** : Axonométrie de l'opération de La Nérac avec terrasses individuelles pour chaque logement (Source : Bardet, 1975)

La qualité de tout projet réside donc dans sa capacité à intégrer un programme de constructions dans un site, tout en révélant et valorisant ses éléments identitaires (pente, végétation, eau, etc.). La densité doit être adaptée au contexte dans lequel elle est instituée : plus que la densité, c'est sans doute le contraste entre les différentes densités qui fait la ville. La mixité des formes est également propice à l'acceptabilité de la densité. Ainsi, la variété des formes et des typologies permet de concilier mixité et densité. L'intensité urbaine peut donc être créée par la rencontre de formes et d'ordres typologiques variés. Il s'agit finalement de confronter l'évolution des modes de vie à chaque contexte pour inventer des processus de densification adaptés. Une densification adaptée ne renie pas le mythe de la maison individuelle mais le prend en compte, ne se concentre pas uniquement sur de grandes opérations, ne s'appuie pas sur l'opposition centre / périphérie et n'arrête pas des normes statiques. Pour cela, des actions sont à développer dans les orientations suivantes : accroître la souplesse des possibilités de réalisation et l'adaptation en fonction des évolutions sociologiques et de la demande habitante par un processus de concertation notamment ; privilégier la densification à maille fine (petites opérations complexes, par étapes, par différents acteurs) ; inventer une densification en interaction entre pleins et vides (transition entre espaces denses et moins denses) ; augmenter les densités le long des axes de transport en commun en site propre (concept de couloir de densité).

## — QUELLES PERSPECTIVES ?

La compréhension des représentations et perceptions de la densité est un élément fondamental dans l'analyse des formes urbaines et de leurs évolutions. Cette question, qui a rythmé cet essai, nous semble être sous-jacente aux réflexions actuelles de l'ensemble des acteurs du territoire et donc une piste de recherche pertinente. Celle-ci est souvent inconsciemment au cœur du débat, or il nous semble fondamental de la traiter clairement pour mesurer toute son importance au sein des processus organisationnels de la ville. La complexité de la notion de densité rend nécessaire un éclaircissement sémantique préalable aux discussions interdisciplinaires sur ce sujet. Un *melting pot* interdisciplinaire nous semble indispensable pour traiter de façon globale les divers enjeux de la densité urbaine. La problématique de la densité est intrinsèquement liée à celle de l'étalement urbain et nous questionne donc sur la consommation d'espace et l'organisation territoriale. Mais, en nous appuyant sur les débats actuels, nous avons tenté de montrer dans cet article que la densification en tant que telle ne représente sans doute pas une solution unique ; le basculement des modes de représentation et des pratiques sociétales constitue un levier irremplaçable. Afin d'influer sur ce levier, une conception architecturale de qualité est sûrement un meilleur atout que la contrainte réglementaire : des formes urbaines appréciées, voire plébiscitées permettent de bien faire accepter leur densité. Qui plus est, ce sont les grandes tendances actuelles d'individualisation, d'accroissement de la chaîne de déplacement, de pratiques territoriales liées à la motorisation, qui sont à la base des mutations contemporaines et des mécanismes d'urbanisation récents. La référence au paradigme *ambient* du développement durable tend souvent à légitimer un retour à des formes urbaines denses et hybrides, bien que les débats abondent dans un sens ou dans l'autre. L'analyse des représentations, mais aussi des perceptions, pourrait alors se révéler être un fabuleux outil pour les concepteurs. Ainsi, la demande habitante, l'imaginaire urbain, les pratiques socio-spatiales seraient mieux entendus et la constitution de formes urbaines adaptées en serait l'aboutissement. Il nous apparaît donc que des approches sensibles sont nourricières pour un urbanisme opérationnel en phase avec des évolutions sociétales perpétuelles. Concevoir un habitat hybride entre collectif et individuel pourrait répondre aux demandes habitantes tout en générant une ville intense et vivable.

## — BIBLIOGRAPHIE

**Aldous, T. (1992).** *Urban villages: a concept for creating mixed-use urban development on a sustainable scale*, Londres, Urban Villages Group.

**Allain, R. (2004).** *La Morphologie urbaine, Géographie, aménagement et architecture de la ville*. Paris : Armand Colin.

**Amphoux, P. (resp. scientifique), Grosjean, G. et Salomon, J. (2001).** *La densité urbaine, du programme au projet urbain* (Rapport de recherche n°142), Lausanne : Institut de recherche sur l'environnement construit, département architecture.

**Bardet, J. (1975).** L'habitat intermédiaire. *L'architecture française* (391), pp. 44-56.

**Bertaud A., Malpezzi S. (2003).** The Spatial Distribution of Population in 48 World Cities: Implications for Economies in Transition [en ligne]. Disponible sur : <http://www.alain-bertaud.com>.

**Bordas, F. (1999).** Densité perçue et forme architecturale. *Villes en parallèle* (28-29), pp. 28-29.

**Chalas, Y. (2000).** Propos tenus lors du séminaire « Habitat et modes de vie » de l'Isle d'Abeau. Cité par Legrand M. (dir.) (2005). *Importance et conséquences du vieillissement de la population en milieu périurbain*. Lyon : CERTU.

**Choay, F. (1965).** *L'Urbanisme : utopies et réalités*. Paris : Le Seuil.

**Claval, P., Claval, F. (Coll.) (1981).** *La Logique des villes : essai d'urbanologie*. Paris : Editions LITEC.

**CNOA (Conseil Nationale de l'Ordre des Architectes). (2009).** *Architecture Responsable et Développement Durable*, [DVD-Rom]. Paris : auteur.

**Desjardins, X. (2010).** 20 ans après. Que retenir de la courbe de Newman et Kenworthy ? *Etudes foncières* (145), pp. 27-29.

**Fondation Abbé Pierre. (2009).** *L'Etat du mal-logement en France*, (Rapport annuel 2009). Paris : auteur.

**Fouchier, V. (1997).** *Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Île de France et des villes nouvelles*. Paris : La Documentation française.

**Gomez-Ibanez J.A. (1991).** A Global View of Automobile Dependence, A review of Cities and Automobile Dependence: International Sourcebook. *Journal of the American Planning Association*, Vol.57 (3), pp. 376-379.

**Gordon, P., Richardson H.W. (1989).** Gasoline consumption and cities - a reply. *Journal of the American Planning Association*, Vol.55 (3), pp. 342-345.

**Hall, P. (1998).** *Cities in civilization*. New York: Pantheon Books.

**Heidegger, M. (1958).** L'homme habite en poète (pp. 243). In *Essais et conférences*. Paris : Gallimard.

**Huriot, J.-M. (1998).** *La Ville ou la Proximité organisée*. Paris : Anthropos.

**Jezewski-Bec, C. (2006).** Gilles Rabin, Luc Gwiazdzinski : la possibilité d'une ville... [en ligne] *EspacesTemps.net*. Disponible sur : <http://www.espacestems.net/document1795.html>.

**Kirwan R. (1992).** Urban form, energy and transport: A note on the Newman-Kenworthy thesis. *Urban Policy and Research*, Vol.10 (1), pp. 6-22.

**Lajoie, G., Tessier, P. (2008).** Où construire la ville de demain à la Réunion ? Vers une modélisation de la densification du logement. Intervention in *SAGEO Montpellier* (24-27 juin 2008). [en ligne].

**Le Corbusier (1957).** *La Chartes d'Athènes*, Paris : Editions de Minuit.

**Levesque, R. Gérer la déprise agricole pour éviter la surchauffe** [en ligne]. Disponible sur <http://www.campagnesetenvironnement.fr/eviter-l-emballement-du-rechauffement-climatique-2650.html>, (page consultée en avril 2012.)

**Massiah, G., Tribillon J-F. (2000).** *Habitat-tiers, Recherche exploratoire sur l'habitat populaire*. Paris : PUCA.

**McNulty, R.-H., Penne, L.-R., Jacobson, D.-R., and Partners for Livable Places (1986).** *The Return of the Livable City: Learning from America's Best*. Washington D.C.: Acropolis Books.

**Mariolle, B. (2007).** D comme Densité. *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine* (20/21), pp. 64- 67.

**Moley, C. (1979).** *L'innovation architecturale dans la production de logement social : bilan des opérations du Plan-Construction, 1972-1978*. Paris : Ministère de l'équipement.

**Nessi, H. (2010).** Formes urbaines et consommation d'énergie dans les transports. *Etudes foncières* (145), pp. 30-32.

**Newman, P., Kenworthy, J. (2000).** The Ten Myths of Automobile Dependence. *World Transport Policy & Practice*, Vol.6 (1), pp. 15-25.

Panerai, P. (2005). Densité : entre refus et devoir : dossier. *Traits urbains* (10), pp. 14-25.

Paquot, T. (Oct. 2000). La ville existe-t-elle encore ? *Le Monde des Débats* (18).

Pelegrin-Genel, E., Pelegrin, F. (2008). *Ambiances, densités urbaines et développement durable*. Paris : Philippe Chauveau.

Rogers, R., Gumuchdjan, P. (1997). *Des Villes durables pour une petite planète*. Paris : Le Moniteur.

Roncayolo, M. (1990). *La Ville et ses territoires*. Paris : Gallimard.

TNS SOFRES, *Les Français et leur habitat, Perception de la densité et des formes d'habitat*. [en ligne]. Observatoire de la ville. Disponible sur : <http://www.observatoire-de-la-ville.com/publications/les-etudes-tns-sofres.html>.

Wiel, M. (2007). *Pour planifier les villes autrement*, Paris : L'Harmattan.