

— LA VILLE AU LARGE : LES POTENTIELS COLLECTIFS DE LA FAIBLE DENSITÉ

Martin Vanier, Professeur de géographie
Université de Grenoble, UMR PACTE

Courrier :
vaniermartin@gmail.com

RÉSUMÉ

En explorant trois propositions pour nourrir le projet de périurbanité (« l'espace public de nature », « les boucles locales de la ville globale », et « la mobilité collectivement individuelle »), cette réflexion propose de considérer les potentiels collectifs de la ville hors la ville, telle qu'elle est inexorablement produite par la mise en circulation permanente des densités qui font l'urbain.

MOTS-CLÉS

Densité, circulation, nature, ressources, mobilité, périurbain.

ABSTRACT

This article illustrates three proposals promoting the peri-urbanity project: (« nature's public space », « local circuits in a global city » and « mobility in an individual but yet collective way »). The aim is to consider the collective potential of the city outside and beyond the city, as what is being relentlessly produced by the constant circulation of urban densities.

KEYWORDS

Density, circulation, nature, resources, peri-urban.

—

La ville est dense, c'est même le qualificatif qui permet de la définir. Elle est agglomération, agglutinement, concentration, intensification. De la densité viennent, comme par condensation, les bénéfices multiples de l'interaction sociale ; bénéfices qui rendent acceptables mais aussi parfois désirables, les inconvénients de la densité, jusqu'à un certain point.

À bien la considérer dans son expression humaine et vivante, la densité urbaine n'est pas inerte et figée comme celle de la matière : elle résulte toujours d'une circulation, ou d'un ensemble de circulations de motifs et de temporalités variés. Certaines à haute fréquence, qui remplissent et désemploient les rues et les places plusieurs fois par jour. D'autres à basse ou très basse fréquence, comme les migrations résidentielles, ou les investissements et désinvestissements qui font et défont le succès des lieux urbains, dans le temps long. Le fait de saisir la densité par le rapport d'un stock à une surface à un moment donné (individus/km² et ses différentes variantes) n'y change rien : la densité résulte de circulations qui sont la vie de l'agglomération.

Or, comme chacun sait, ces circulations sont la cause majeure des bouleversements contemporains, globaux et locaux. La révolution des mobilités a commencé au début du 19^{ème} siècle, mais n'a cessé depuis de cumuler ses avancées. La motorisation des déplacements, la conquête de la grande vitesse – à chaque période la sienne – la montée en capacité des systèmes de transports, la circulation électronique permettant la télécommunication, par le cuivre, puis les ondes, puis la fibre optique, l'individualisation des véhicules, celle des appareils qui lient les personnes à la circulation (le PC, le téléphone cellulaire) : tout concourt à transformer, plus vite que jamais, les sociétés d'habitants en sociétés de circulants.

Le paradoxe est le suivant : cette même circulation qui fait la densité, donc la ville, est aussi ce qui semble les contester l'une et l'autre. Eloignement, dégroupage, dispersion, concentration, recherche de *l'écart et l'entre* (Jullien, 2012) : par la circulation, les densités sont redistribuées, en même temps qu'elles sont recherchées, confirmées mais aussi contestées, désirées et réprouvées dans une même expérience permanente, celle de la circulation.

Depuis quelques décennies, l'axiome primordial selon lequel le propre de la ville est la densité n'est plus tout à fait suffisant pour fonder la compréhension de ce qui se passe dans le monde urbain des circulations¹. Sans nul doute, la ville demeure l'espace même des hautes et très hautes densités. Mais parce qu'elles sont tout autant des circulations, la ville ne se résume plus à sa densité fondatrice : elle fonctionne de plus en plus largement au-delà d'elle-

1 Ce que Jean Rémy et Liliane Voye ont bien expliqué dès 1992 avec leur essai sur *La ville, vers une nouvelle définition* (Rémy et Voye, 1992).

même. Elle prend pour ainsi dire le large à travers le système des circulations, tout à la fois générateur et redistributeur de densités.

D'où cette question, qui taraude les sociétés urbaines : la ville au large, est-ce encore de la ville ? On connaît la condition urbaine de la forte densité, on sait la bonifier, la cultiver, on s'efforce de la réguler. Y-a-t-il une condition urbaine de la faible densité, ou atteint-on là les limites (urbaines ?) du paradoxe de la circulation ? Si l'on répond positivement à la première partie de la question, il est temps de décrire de façon convaincante cette condition urbaine, le plus souvent présentée comme une sorte de déni d'urbanité². Tandis que si l'on se rallie à la deuxième partie de la question, il faut alors renoncer au « Tous urbains »³ qui réunit un grand nombre d'analystes, de professionnels et de chercheurs, et réexpliquer la place de... la ruralité. C'est la première option qui guidera la suite du propos : débusquer les potentiels collectifs de la faible densité, pour mieux inspirer les collectifs potentiels de sa mise en projet.

— UNE CONDITION URBAINE DE LA FAIBLE DENSITÉ ?

Des urbains circulent à partir de la ville et habitent en dehors d'elle depuis très longtemps déjà. L'apparente – et désespérante – uniformité de la *suburbia* contemporaine (Bégout, 2013) ne doit pas faire oublier la mémoire de la faible densité urbaine.

Avant la révolution industrielle et le saut de concentration urbaine qu'elle a entraîné, les aristocrates bi-résidents, seuls à pouvoir faire valoir les avantages de la circulation des personnes et des biens, étaient les périurbains de leur temps. Les migrations alternantes n'étaient pas de même fréquence qu'aujourd'hui, et les idéaux résidentiels incarnaient de tout autres rapports de domination, mais il n'empêche : ces urbains là faisaient déjà bel et bien le choix de la faible densité (y compris celle des relations mondaines). Ce sont d'ailleurs les choix de localisation de leurs résidences d'été qui ont largement orientés pour les siècles suivants la composante sociale des périphéries urbaines, et les oppositions spatiales dont chaque agglomération est le théâtre. Avec la révolution industrielle commence la conquête urbaine de ces périphéries – les riches comme les pauvres – qui fut d'une violence transformatrice au moins équivalente à celle qu'on dénonce avec constance lorsqu'on analyse l'étalement urbain contemporain. La condition urbaine de la faible densité fut

2 Les travaux de Jacques Lévy qui propose une lecture du gradient d'urbanité étant les plus reconnus dans cette veine.

3 *Tous urbains !*, nouvelle revue lancée par les PUF en 2013.

alors des plus variées : misérable pour ce sous-prolétariat pas encore dé-ruralisé qui arrivait aux marges de la grande ville sans pouvoir vraiment y pénétrer et l'intégrer de toute sa force sociale ; hédoniste pour cette bourgeoisie que la peinture et la littérature de la Belle Epoque ont si bien saisie dans son bonheur des campagnes enfin accessibles en chemin de fer et bientôt en automobile. Ebenezer Howard est parmi les premiers à avoir pensé la condition urbaine de la faible densité, avec son idéal de cité-jardin (*Tomorrow, a peacefull path to real reform*, 1898). Une génération plus tard, Franck Lloyd Wright propose une autre utopie, encore moins dense et cette fois très peu polarisée : *Broadacre City, The Disappearing City* (Wright, 1932). Reconnaissons que la vaine quête d'autonomie socio-territoriale d'Howard et la motivation outrageusement anti-urbaine de Wright sont de nature à jeter le trouble, aujourd'hui, sur ces visions prémonitoires. Il reste que même avec leurs erreurs, elles ont tenté en leur temps de donner du sens à ce qui se passait et d'ouvrir à partir des transformations en cours des perspectives pour bonifier l'*urban sprawl* qui commençait.

Il n'en fut pas de même partout. En France, deuxième pays le moins dense d'Europe occidentale après l'Espagne, les modèles urbains ont toujours surinvesti la densité et été conçus comme des remparts face aux phénomènes qui la redistribuaient. L'idée même d'une condition urbaine de la faible densité y reste politiquement très incorrecte. Ce n'est que tout récemment que des initiatives professionnelles sont prises pour penser et servir cette condition, tandis qu'au nom du développement durable, les tenants de la ville dense redoublent d'efforts en tout genre pour corriger cette société urbaine qui n'en finit pas de s'étaler.

La situation française est d'autant plus paradoxale que d'une part les villes-centres de France sont parmi les plus denses d'Europe, à strates de population équivalente, et que d'autre part les campagnes sont parmi les plus accessibles grâce à un excellent réseau de voies secondaires et vicinales, au morcellement de la propriété foncière, et aux formidables gains de productivité agricole. On peut toujours haïr la dilution de densité et la dispersion habitante que signifie la périurbanisation, il reste que les facteurs sont particulièrement convergents en France pour alimenter le processus, et qu'il serait beaucoup plus efficace de chercher à le bonifier, l'amender, plutôt que de continuer, génération après génération (de professionnels de l'urbanisme plutôt que d'habitants), à n'y voir que le pire de la ville⁴.

⁴ La littérature est abondante dans ce registre, alimentant une solide controverse scientifique dont on pourra prendre en partie connaissance par l'échange entre Eric Charmes, Lydie Lounay et Stéphanie Vermeersch d'une part, Jacques Lévy d'autre part (*La Vie des Idées*, 28 mai 2013. <http://www.laviedesidees.fr/Le-periurbain-France-du-repli.html>), ou encore dans la rubrique « Controverses » proposée sur ce sujet par *Espaces et Sociétés* grâce à Alain Bourdin, entre Jacques Lévy et moi-même (Bourdin, 2012).

Car de quelle(s) condition(s) s'agit-il aujourd'hui, concernant ces fameux « éta-lés » qui continuent de plébisciter la faible densité, malgré tous les signaux de la raison durable ? Près de cinquante ans d'études périurbaines donnent au moins cette certitude (CaMBo, 2013) : la société périurbaine – si l'on peut dire – accède patiemment à la même diversité, sociale, générationnelle, ethnique, fonctionnelle, comportementale, que la société tout court (Dodier *et al.*, 2012⁵). Plus justement dit : l'une n'est qu'une fraction de la circulation de l'autre, désormais capable d'investir toute la gamme des territoires, en France et bien au-delà.

Fraction, donc fracture ? Une des variantes de la stigmatisation du périurbain est sa victimisation. La condition urbaine de la faible densité serait catastrophique parce qu'elle ne serait que l'expression d'une vaste relégation dans la « France périphérique » de toutes les victimes de la mondialisation et de son moteur urbain la métropolisation. Au large de la ville, il n'y aurait que ses exclus. Cette thèse, défendue par Christophe Guilluy en 2010 par ses *Fractures françaises*, pour caricaturale qu'elle soit au regard de la grande diversité des situations sociales périurbaines, n'est sans doute pas étrangère à l'affirmation, en France, d'une nouvelle revendication politique, l'égalité des territoires, si bien entendue par la France qui se voit encore comme rurale.

Débattre ici du droit naturel des territoires à l'égalité – concept qui laisse *a priori* perplexe le géographe – entraînerait trop loin. On retiendra de cet épisode idéologique et politique qui réveille l'éternelle plainte de la ruralité à l'égard de l'empire urbain, une preuve supplémentaire de la grande difficulté à ce que s'affirme et se projette, en France, une condition urbaine de la faible densité, autrement dit une ville au large.

Il y a, bien entendu, des raisons connues à cela, raisons qu'il s'agit maintenant de rappeler, pour mieux en dépasser les effets et pour rouvrir la perspective au large de la ville.

— DES FACILITÉS INDIVIDUELLES AUX CAPACITÉS COLLECTIVES : LA FAIBLE DENSITÉ COMME PROJET

Orpheline d'un imaginaire du projet social, la faible densité est depuis plusieurs décennies investie par toutes sortes d'acteurs qui trouvent bon de s'en passer. Ni utopie collective, ni politiques publiques, la place est libre pour des stratégies personnelles, des projections individuelles, des aventures au mieux

5 Ces trois auteurs proposent une première typologie de périurbains soit « reclus, repliés, captifs », soit « villageois, navetteurs, périphériques », soit « hyper-mobiles, absents, multi-compétents ».

familiales, ce qui, après tout, n'est déjà pas rien dans une société d'émancipation des acteurs. Il en est résulté cet urbanisme de riverains, cette juxtaposition d'aménagements à la parcelle, qu'aucune visée collective, aucune contrainte structurante, aucune énergie rassembleuse n'ont guidés. La ville au large flotte dans cette absence, cette défaillance proprement politique puisque tout laisse croire qu'on est ici sans devoir collectif, simplement en charge de soi-même, sa mobilité, son habitat, son assainissement, sa sécurité, etc., chacun selon ses moyens.

Evidemment, ce n'est pas vrai. La ville au large, c'est toujours des réseaux et des infrastructures, des services publics, des solidarités fonctionnelles, techniques et financières, en dépit du fait que les individus (ménages et le cas échéant entreprises) qui en profitent font, un temps, semblant de croire qu'ils ne sont pas concernés. Sur la base de l'effort public le plus souvent extérieur au territoire bénéficiaire, et parfois de beaucoup – par exemple en ce qui concerne le soutien fiscal et bancaire à l'accès à la propriété individuelle – la fiction périurbaine est de laisser croire que chacun sera ici maître de son destin, qu'il soit choisi ou subi, pour reprendre une distinction très en vogue bien qu'un peu trop binaire.

D'où l'accumulation des tares de la faible densité, maintes fois décrites et dénoncées, mais très rarement corrigées puisque le système global d'organisation et de régulation de ce type d'espaces est volontairement laissé hors de portée des contraintes et des contrôles qui s'exercent depuis longtemps sur la ville dense. Si bien que l'obsession publique semble être de recréer un monde de nécessités collectives, justement là où les habitants sont venus tenter de leur échapper. Avec la densité urbaine comme facteur rédempteur de l'espace des faibles densités : un habitat plus compact pour recréer du lien social, des solutions de mobilité plus collective pour libérer du tout automobile, des centralités de services plus concentrées pour contenir le développement et les déplacements, etc. Cette obsession, qu'on retrouvera dans tous les documents d'urbanisme, n'est pas illégitime. Mais son efficacité est physiquement limitée. Elle peut toucher juste en ce qui concerne les petites centralités historiques rattrapées par l'étalement urbain, digérées par lui, paupérisées et dégénérantes parce que vidées de leur substance habitante et fonctionnelle au profit des zones nouvelles. Ces petites centralités ne peuvent en effet être sauvées que par des politiques réinventant et ré-enchantant la densité qui les définissait. Il est logique que les acteurs locaux les plus audacieux entreprennent ces politiques, et adoptent pour cela les mêmes références et les mêmes outils que la ville dense : le travail de conception de l'espace public des rues et des places, la programmation immobilière variée par ses formes, ses types de logements, et ses services, l'urbanité bâtie comme cadre d'un idéal social, celui du côtoiement et de la tolérance, etc.

Mais ailleurs ? Mais entre ces pôles de villages, bourgs et petites villes, là où la ville au large prend toutes ses aises ? Comment prôner ici la densité, alors que c'est son contraire qui attire ? Comment bonifier par référence à l'urbain dense un espace qui ne l'est en rien ? Bien entendu, on peut militer pour que cette attractivité cesse et que l'espace peu dense ne soit pour ainsi dire plus habitable. On trouvera là les représentants d'un monde professionnel agricole qui défendent ardemment l'idée que l'espace de faible densité soit aussi exclusivement que possible consacré à la production alimentaire – monde professionnel par ailleurs à la source de la plupart des transactions foncières qui mitent le dit espace. Il n'empêche que, d'une part le rempart agricole ne semble plus faire partout office de projet suffisant pour donner aux territoires sous la pression de l'étalement une vocation résistante plutôt que résidante, et que d'autre part les territoires en question sont bel et bien habités, après 50 ans de dispersion toujours plus en profondeur, au long des réseaux fins et grâce à des moyens de mobilité et de connexion qui portent et expriment toute l'inventivité sociale de la ville au large.

Ce n'est donc pas uniquement en prônant la densité – en appui sur les centres existants – là où elle est faible, qu'on sortira de la logique des facilités individuelles qui prospèrent dans l'espace du non-projet. Le chemin du projet est, certes, dans les petites centralités périphériques, où les politiques de densité ont de quoi faire, mais il est aussi, et plus encore, dans l'espace de faible densité, et sur la base de cette réalité même. À condition bien sûr de lui redonner un sens collectif, un ensemble de valeurs motivantes qui justifient qu'on s'organise ensemble dans *l'écart et l'entre*, et pas seulement parce que l'agriculture produit l'alimentation de tous, réalité qui, apparemment, n'est pas si rassembleuse qu'il serait souhaitable.

Sur quelles ressources propres à la faible densité développer non plus des facilités individuelles mais des capacités collectives ? C'est en suggérant de nombreuses pistes de réponse à cette question qu'on investira l'espace de la ville au large d'un projet susceptible de ne pas le colmater inexorablement. La faible densité devenant alors aussi précieuse et essentielle aux urbains que la haute densité centrale, et son indispensable contrepartie.

— L'ESPACE PUBLIC DE NATURE

La première piste est éminemment urbaine. Tous les urbanistes ont appris que faire la ville dense consiste à concevoir avec la plus grande attention les vides non bâtis autour desquels s'agenceront les formes pleines, et à y rendre possible, par tous les artifices de l'art urbain, l'avènement de l'atmosphère propre à l'urbanité, terme qui désigne à bon escient aussi bien la qualité des

lieux que le comportement de ceux qui les fréquentent. Dans la grande tradition du Quattrocento italien (Benevolo, 1995), l'espace public de la ville dense est avant tout un espace minéral, un monument en creux, un vide en équilibre entre des façades bâties. Plus tard, l'hygiénisme de la fin du 19ème et plus encore le « durabilisme » de la fin du 20ème ont largement fait place à la nature dans la ville : l'espace public de la ville dense s'est considérablement verdi – surtout sur les images qui le dessinent comme projet – mais il demeure une affaire de concepteur urbain, et fait toujours l'objet d'un chantier de travaux publics lors de sa création.

Tout autre sera l'espace public de la ville au large, qui est une campagne urbaine (Donadieu, 1998). Bien sûr, répétons que la ville au large s'appuie sur des centralités denses dont les espaces publics relèvent de l'histoire précédente. Mais cela ne représente qu'une infime fraction de la ville au large. Laisser tout le reste hors du champ des lieux communs, c'est renoncer à rendre ce vaste reste intelligible autrement qu'à la toute petite échelle des parcelles qui le composent de proche en proche : pas de lieux communs, pas d'espace public, pas de capacités ni de contraintes collectives, rien qui tienne cet espace ensemble.

Or les pratiques collectives des campagnes urbaines existent. Elles sont nombreuses, structurantes, essentielles à la vie des contemporains : elles sont « ré-créatives » (Bourdeau, 2011), ce qui est assez dire leur portée existentielle. L'espace public de nature est celui qui les accueille, voire les concentre aux plus belles heures du plein-air, qu'il s'agisse de farniente campagnard, de lentes marches contemplatives, de cueillettes diverses, de petits et grands exploits sportifs, etc. Rien d'extraordinaire à ces chemins et sentiers, ces espaces naturels ouverts au public (forêts domaniales, Espaces Naturels Sensibles, Parcs Naturels Régionaux dont près de un sur deux est en situation périurbaine), ces rivages en tout genre et pas uniquement maritimes ou lacustres, ces lieux recherchés qu'on ne distingue pas toujours bien de l'espace agricole, de l'espace protégé fragile, de l'espace forestier exploité : l'espace public de nature est un réseau. Le reconnaître comme tel est une nécessité, pour limiter les conflits d'usages, clarifier les responsabilités de gestion et les règles de comportement, promouvoir les hauts-lieux du patrimoine naturel, cultiver les paysages, faciliter les accès et les parcours, atténuer les impacts anthropiques, etc.

Autant d'actions d'aménagement et de gestion de l'espace aujourd'hui bien identifiées. Pourquoi ne pas voir en elles la politique d'espace public de la ville au large, celle par laquelle le « cœur de ville » de faible densité sera désormais aussi inconstructible que n'importe quelle place ou rue de la ville dense ? La trame verte et bleue que tous les niveaux de collectivités territoriales ont aujourd'hui entrepris de révéler puis de décréter n'a donc pas dit toutes ses promesses : invoquée pour des raisons écologiques et destinée d'abord à faciliter

la circulation des espèces vivantes non humaines, la voilà qui pourrait gagner en densité – toute densité est une circulation, on l’a dit – en accueillant d’autres circulants pour lesquels les parcours dans la nature sont tout aussi vitaux.

À condition, comme il se doit dans et pour tout espace public, que les diverses circulations ne se mettent pas mutuellement en danger, et qu’une forme de pacification sociale – ici également environnementale – organise leur coexistence en ce qu’on pourrait appeler l’urbanité campagnarde. Tel est le premier potentiel de la faible densité : faire advenir un espace public d’un type nouveau, un espace public de nature, récréatif, écologique, sensoriel et essentiel.

— LES BOUCLES LOCALES DE LA VILLE GLOBALE

À ce qui pourrait sembler une conception par trop rousseauiste de la nature, s’ajoute un autre potentiel collectif de la faible densité, considérant ces mêmes ressources naturelles sous un jour économique. Ce potentiel porte sur les biens et services écosystémiques, à savoir la part que les sociétés humaines prélèvent sur de grands cycles naturels comme celui de l’eau, du carbone, du vivant non humain, par l’ingéniosité des activités dites primaires (énergies, agriculture, forêt). La ville dense de l’âge industriel se caractérise de ce point de vue par une sorte de double renoncement quasi obligé : renoncement à assumer les fonctions productives qui devraient correspondre aux besoins de consommation de ces biens ; renoncement à maîtriser les réseaux de distribution à une autre échelle que celle des derniers kilomètres, ceux qui innervent le grand densité habitante et font une partie de ce qu’on appelle les services urbains. En amont de ces réseaux et services urbains, la ville dépend entièrement de vastes circuits de ressources, parfois mondialisés comme ceux des produits alimentaires.

Bien sûr, les acteurs de l’économie urbaine contrôlent par leurs activités techniques et financières la production et la distribution de ces biens prélevés sur les cycles écosystémiques, y compris ceux dont le renouvellement n’est pas à l’échelle de l’histoire humaine (ressources fossiles). Mais l’espace de production proprement dit est physiquement très éloigné de l’espace de consommation, sauf fraction particulière (maraîchage, ressource en eau pour les villes modestes), et la ville n’est pour ainsi dire que traversée par des circulations écosystémiques dont l’échelle la dépasse de beaucoup : ainsi pour un grand bassin fluvial, et à plus forte raison pour le cycle du carbone. C’est d’ailleurs cette double disjonction, celle des espaces de production et consommation d’une part, celle des réseaux de distribution lointaine et proche d’autre part, qui concourt à mondialiser l’économie urbaine, à l’inscrire ville par ville dans

un vaste réseau d'interdépendances, à travers la globalisation des biens et services écosystémiques. On n'en est pas encore au commerce intercontinental de l'eau, mais on l'a imaginé, et les mégapoles tissent leur bassin d'approvisionnement sur des centaines de kilomètres.

Comme on le sait, la question est aujourd'hui posée d'une part de dé-globalisation de ces vastes circuits d'approvisionnement, au bénéfice d'une plus grande renouvelabilité, et d'une moindre déperdition en transports de longue distance. Les cycles écosystémiques étant ce qu'ils sont, il s'agit désormais d'insérer des boucles locales dans les circulations globales, en faisant rejouer une ressource comme l'eau, en intensifiant les échanges locaux alimentaires, en prélevant et cultivant une biomasse de proximité, en recyclant des matières transformées, etc. L'économie des énergies renouvelables, le syncrétisme industriel, l'agriculture raisonnée, l'économie des fonctionnalités, sont quelques-unes des formes reconnues de cette bifurcation vers une économie non prédatrice (Sinai, 2013 ; Moulier-Boutang, 2008).

Les boucles locales sont un enjeu majeur pour des territoires qui revendiquent leur durabilité. Il ne s'agit pas de boucles fermées, qui promettraient l'autarcie, mais bien de fractions de vastes circulations de ressources qu'on parvient à mieux retenir par des circuits courts, à l'échelle micro comme celle de l'espace domestique, et méso comme celle de l'espace collectif. Mais quel(s) collectif(s) ?

La ville dense pourrait être tentée d'en constituer un par elle-même, du fait de la concentration de ses besoins et de ses échanges. La densité n'est-elle pas considérée, dans les pays avancés, comme la condition urbaine de la durabilité ? Nonobstant, le véritable potentiel pour restaurer des boucles locales est au large, là où l'eau peut être captée et filtrée, la terre cultivée, la biomasse jardinée, les énergies renouvelables exploitées, etc. Certes, la ville dense n'est pas privée de ces possibilités, mais elle n'est objectivement plus dépositaire des ressources matérielles ou vivantes, nécessaires à ses boucles locales : elle a besoin de la faible densité qui l'entoure pour les organiser durablement.

Or, au large, les habitants de la faible densité ne sont pas spontanément venus construire l'économie raisonnée des ressources recyclées. Ils sont venus s'installer d'abord comme résidents, y compris en renonçant à une partie des services urbains, et en assumant – plus ou moins bien – une partie de leurs besoins écosystémiques par des sortes de boucles personnelles (chauffage au bois, installations solaires, potager, etc.). Le repli sur la maison-solution est tentant, avec ses installations énergétiques domestiques, ses propres recyclages, son ersatz d'espace vivrier, etc. Il confirmerait une sorte de dé-liaison à l'égard de toute conception de réponses collectives. C'est pourtant dans ces réponses collectives que réside une des contributions les plus stimulantes à ce projet qui fait encore tant défaut à la ville au large.

Les résidents de la ville au large habitent un espace de faible densité doté d'un potentiel écosystémique dont ils n'ont pas encore commencé à tirer parti. Certes, les mérites de l'agriculture périurbaine sont désormais reconnus, grâce aux efforts obstinés de leurs acteurs (Poulot, 2008 ; RERU, 2006). Mais cette économie, héritière de la spécialisation agricole des campagnes désormais rattrapées par la ville, est très loin de résumer l'enjeu des boucles locales dont a besoin la ville globale, et ne rassemble qu'une infime fraction des capacités collectives qu'il s'agit de stimuler. Les boucles locales de biens et de services écosystémiques représentent pour ces capacités un nouveau champ d'investissements, de préférences publics, susceptibles de nourrir le projet territorial de la ville au large, comme de la réinsérer dans le système urbain élargi auquel elle n'a cessé d'appartenir de fait. À condition toutefois que la bifurcation économique dont il est question s'accompagne d'un tournant dans les comportements sociaux, donnant la priorité à des valorisations collectives, plutôt qu'à des solutions parcellisées et strictement domestiques.

— LA MOBILITÉ COLLECTIVEMENT INDIVIDUELLE

Troisième piste pour retrouver le chemin du projet collectif dans la ville au large, celle qui a trait au phénomène qui la génère : la mobilité. Elle y est presque exclusivement individuelle. La ville au large est une ville automobile. L'effort public se porte raisonnablement sur des axes de transport collectif (TC) au droit desquels il s'efforce de massifier la demande en y concentrant l'urbanisation. On retrouve là la politique de centralités périphériques, essentielle pour structurer la ville au large. Mais entre les axes ? Mais dans ces vastes interfluves qui font l'étendue de la ville au large ? La mobilité y sera durablement individuelle. Comment faire pour rendre ce « durablement » soutenable ? L'enjeu est ardemment travaillé (Kaufmann, 2011 ; PUCA, 2012). On voit bien comment commencent à se dessiner un ensemble de solutions qui proposent un usage collectif des véhicules personnels, articulées à l'offre de TC sur les axes. Dans la chaîne intermodale qu'on sait indispensable à la ville au large, la frontière entre solutions individuelles et solutions collectives s'estompe. Des moyens individuels peuvent être impliqués dans des organisations collectives. La distinction classique entre ce qui relève des transports, comme politique de l'offre collective, et ce qui relève des déplacements, comme gestion des usages individuels, perd de sa pertinence au fur et à mesure de l'imbrication des initiatives. L'avenir n'est ni au tout automobile du périurbain autonome, ni au tout ferroviaire qui capterait l'ensemble des besoins de déplacements dans la ville au large, mais bien à l'articulation ingénieuse et ergonomique de ces deux grands idéaux de mobilité, et de quelques autres encore.

La société des individus qui s'est affirmée ces dernières décennies, et dont la ville au large est une des expressions spatiales, a cherché à être – si l'on peut se permettre l'oxymore – plus individuellement collective, au point sans nul doute de contester, fragmenter, voire rejeter un certain nombre de collectifs, et de formes de solidarités qui les définissaient. Il est compréhensible qu'elle en soit aujourd'hui à rechercher de nouvelles solutions plus collectivement individuelles, c'est-à-dire des solutions qui relèvent toujours de libres choix – y compris contraints – des personnes, mais qui voient ces choix se porter à nouveau sur des options collectives.

L'interaction entre individus et collectifs est une source basique et inépuisable d'interrogations pour la sociologie. Y revenir ici, sans prétention théorique, ouvre une double possibilité : en finir avec une lecture trop facile de la ville au large comme espace de l'individualisme égoïste ; ouvrir l'espace du projet par lequel les collectifs adviennent. Le choix de terminer cette première exploration de l'espace en question par l'enjeu de la mobilité collectivement individuelle ramène à la tension initiale entre densité et circulation, qu'il s'agissait en somme de réconcilier. La faible densité de la ville au large offre un nouveau potentiel à cette nécessaire réconciliation. Il est fait de nature en réseau, de cycles locaux de ressources écosystémiques, de nouveaux comportements sociaux de mobilité. D'autres figures de la ville au large sont certainement à révéler encore. Elles proposent à l'urbanisme un nouveau vocabulaire du projet, dont la ville dense ne manque pas de s'inspirer déjà en retour. La ville dense et la ville au large sont bien un seul et même monde.

— BIBLIOGRAPHIE

Bégout, B. (2013). *Suburbia*. Paris : Inculte.

Bénévolo, L. (1995). *Histoire de la ville*. Paris : Parenthèses.

Bourdeau, P. *et al.* (2011). Les sports de nature comme médiateurs du « pas de deux » ville-montagne : une habitabilité en devenir ? *Annales de Géographie*, 2011/1(680), 5-15.

Bourdin, A., (2012). Le périurbain, maudit ou sauvé ? , *Espaces et sociétés*, 148/149, 195-218.

CaMBo (Cahiers de la métropole bordelaise) (2013). Où va la ville : perspectives périurbaines. *Cahiers de la métropole bordelaise*, 3. Bordeaux : Le Festin.

Dodier, R. *et al.* (2012). *Habiter les espaces périurbains*. Rennes : P.U.R.

Donadieu, P. (1998). *Les campagnes urbaines*. Paris : Actes Sud.

Guilluy, C. (2010). *Fractures françaises*. Paris : François Bourin.

Jullien, F. (2012). *L'écart et l'entre*. Paris : Galilée.

Kaufmann, V. (2011). *Les paradoxes de la mobilité*. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Moulier-Boutang, P. (2008). *Le capitalisme cognitif, la nouvelle grande transformation*. Paris : Amsterdam Eds.

Poulot, M. (2008). Les territoires périurbains : fin de partie pour la géographie rurale ou nouvelles perspectives ? *Geocarrefour*, 83(4/2008), 269-278.

PUCA (2012). Vivre en ville hors des villes. (Synthèse du programme de recherche « La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains »). [en ligne]. Disponible sur : http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/activites/actions_mobilite_periurb_ville.htm

Rémy, J. *et Voye, L.* (1992). *La ville, vers une nouvelle définition*. Paris : L'Harmattan.

Revue d'Economie Régionale et Urbaine (2006). *Les territoires du développement régional*, 3/2006. Paris : Armand Colin.

Sinaï, A. (Dir.) (2013). *Penser la décroissance. Politiques de l'Anthropocène*. Paris : Les Presses de SciencesPo.

Wright, F.L. (1932). *La ville évanescence* (Traduction et introduction de Claude Massu, 2013). Paris : Infolio.