

# L'étalement urbain en Europe : un défi environnemental ignoré

► La superficie urbanisée de l'Europe pourrait doubler en un peu plus d'un demi-siècle. Cela pourrait bien menacer l'équilibre environnemental, social et économique de notre continent.

Jean-Marie HALLEUX

Assistant et Maître de conférence au Service de géographie économique de l'Université de Liège

Alors que les opinions publiques commencent à prendre très au sérieux l'ampleur des conséquences liées aux changements climatiques, nous trouvons interpellant, à l'heure où le transport routier représente une part croissante des émissions de gaz à effet de serre, que l'impact du mauvais aménagement de nos villes ne soit pas davantage intégré aux débats.

Selon un rapport récent de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), la consommation croissante de l'espace urbanisé et l'étalement des villes représentent pourtant un défi environnemental majeur qui contribue grandement à la croissance des consommations énergétiques. Entre 1990 et 2000, plus de 800 000 hectares du territoire européen se sont urbanisés, ce qui représente le triple de la superficie du Grand-Duché de Luxembourg. Et si les tendances observées se confirment, la superficie urbanisée de l'Europe pourrait doubler en un peu plus d'un demi-siècle. Selon l'AEE, cela pourrait bien menacer l'équilibre environnemental, social et économique de notre continent.

Particulièrement intense en Belgique, l'étalement des villes reflète davantage nos modes de vie et de consommation que l'accroissement de la population. Il est, en effet, directement lié au transport et à l'impact du développement considérable du parc automobile sur des modes de vie qui reposent de plus en plus sur une forte mobilité des personnes, conséquence d'un modèle social basé sur l'individualisation croissante des comportements et sur une organisation de l'espace

progressivement adaptée aux contraintes de la voiture individuelle.

En Europe, nos villes et nos principaux villages traditionnellement "compacts" ont longtemps résisté à l'automobile, mais leur étalement les fait désormais de plus en plus ressembler aux agglomérations nord-américaines formatées par la conduite. Les structures urbaines – avec leurs lotissements résidentiels, leurs zones d'activité économique, leurs centres commerciaux et multiplex périphériques – sont ainsi devenues un vecteur de la dynamique automobile; elles renforcent les logiques de déplacements en voiture et contraignent ceux qui s'y refusent à entrer dans le jeu.

Pour beaucoup d'entre nous, l'organisation de l'espace est telle qu'il devient impossible de mener une vie sociale normale si l'on ne dispose pas d'une voiture individuelle : les évolutions des territoires font de nous des dépendants de l'usage automobile. Tous les spécialistes qui connaissent bien le monde des transports savent que notre organisation sociospatiale est fragile et que limiter durablement la demande en déplacements nécessiterait de mieux aménager notre territoire : moins les espaces sont densément occupés et moins les diverses fonctions sont regroupées dans l'espace, plus les déplacements sont énergivores et effectués en automobile.

Par exemple, certaines recherches ont établi que le transport des habitants des parties centrales des agglomérations contribue cinq fois moins à l'effet de serre que le transport des habitants des périphé-

ries, en raison, d'une part, de distances quotidiennes de déplacement plus courtes et, d'autre part, des modes de déplacements privilégiés : l'usage de l'automobile est quasi systématique pour les résidents des périphéries alors que les transports en commun et les déplacements doux (marche et vélo) représentent des alternatives envisageables dans les secteurs plus centraux.

À l'avenir, avec la raréfaction des ressources énergétiques fossiles et leur probable renchérissement lors des prochaines décennies, ce seront sans doute les tissus urbains traditionnels, moins dépendants de l'automobile, qui permettront de limiter les impacts de la hausse des prix de l'énergie sur les dépenses en transports des ménages et, plus globalement, sur notre organisation économique. Les mécanismes qui alimentent l'étalement urbain sont désormais bien connus des chercheurs et des aménageurs. La qualité et la vitesse des systèmes de transport, le prix élevé des terrains constructibles en zone centrale et la préférence pour un habitat individuel "quatre façades" sont autant d'éléments qui poussent de nombreuses jeunes familles des classes moyennes vers les périphéries, où elles deviennent totalement dépendantes de la conduite (avec souvent, deux, voire trois voitures par ménage).

En plus d'être portée par des dynamiques individuelles, la mise en place de la ville motorisée est également soutenue par une gouvernance multiple et éclatée. D'un côté, tous les documents de référence en matière d'aménagement du territoire prônent le recentrage de l'urbanisation et une utilisation parcimonieuse de la ressource naturelle qu'est le sol. De l'autre, des intérêts municipalistes et des objectifs sectoriels (notamment en matière de fiscalité immobilière et de transport) nous poussent à en consommer toujours davantage.

Lors des dernières années, le débat entre aménageurs sur la forme des villes s'est progressivement orienté vers la conception d'un modèle qui crée les conditions de l'alternative à la voiture sans pour autant interdire le libre choix du lieu d'habitation des citoyens et sans pour autant porter atteinte à leur qualité de vie. La première caractéristique de cette ville éco-efficace serait de limiter notre dépendance à l'automobile en réorganisant la circulation urbaine autour de transports sur rail de conception avancée, et en faisant aussi une plus large place aux déplacements doux. Cela nécessiterait surtout une localisation adéquate des zones d'activités et de commerces, en arti-

culatation la plus directe possible avec les nœuds de transports collectifs.

Afin de progressivement mettre en place une organisation spatiale susceptible de conjuguer les dynamiques individuelles et les principes stratégiques de la durabilité, il faudrait également multiplier les nouveaux quartiers résidentiels qui soient à la fois compacts et attractifs. Sur ce sujet, l'on sait que la compacité urbaine qualitative – à l'image de Louvain-la-Neuve pour prendre un exemple belge – satisfait autant la demande résidentielle que les lotissements diffus qui banalisent nos paysages. Au-delà de sa conception, se pose évidemment la question de la progressive matérialisation de cette ville éco-efficace. Bien que de nombreuses réalisations concrètes se mettent maintenant en place dans différents pays d'Europe du nord, cela semble particulièrement difficile dans un pays comme la Belgique, où l'aménagement du territoire et l'urbanisme ne sont souvent considérés que comme des contraintes réglementaires inutiles.

Une première étape devrait consister dans une vaste prise de conscience et une large adhésion des membres de la société à l'objectif de la durabilité urbaine. Même si la thématique du développement durable intéresse, les relations de long terme entre la soutenabilité urbaine et les choix de localisation demeurent trop peu lisibles pour les populations. Bien que nos besoins futurs en mobilité dépendront grandement de la manière dont nous choisissons d'occuper notre territoire, force est en effet de constater que les liens entre les évolutions territoriales et la croissance continue des trafics automobiles demeurent limités à des cercles d'experts dont l'influence est minime sur l'opinion publique.

En réalité, le fond du problème semble être qu'un projet de territoire dont les bénéfices ne sont susceptibles de se concrétiser qu'à l'échelle temporelle de plusieurs décennies ne présente que peu d'intérêt pour les leaders d'opinion et les principaux décideurs publics. Pourtant, un meilleur aménagement des villes représente, complémentirement aux améliorations technologiques et à l'évolution de nos modes de consommation, une solution de long terme aux changements climatiques. Au plus la ville compacte occupera une place importante dans les pratiques urbaines, au plus nous pourrons espérer limiter la croissance des émissions de gaz à effet de serre et réduire notre dépendance aux ressources énergétiques fossiles. ■

