

Individualiser l'habitat collectif : un enjeu pour la ville durable.

Au service de l'émergence d'une ville durable aujourd'hui devenue un objectif consensuel, les propositions liées au développement des mobilités alternatives à l'automobile ou à l'aménagement raisonné du territoire sont nombreuses. L'échelle architecturale des formes d'habitat est aussi un enjeu central auquel il convient peut-être de répondre par une innovation typologique, éclairée par la connaissance de la demande résidentielle.



Une demande résidentielle aujourd'hui insatisfaite

Les choix offerts aujourd'hui par l'« Urbain » (dans le sens que lui donne F. Choay) aux ménages en matière de mode de vie, selon leurs moyens et alternatives minoritaires mises à part, peuvent caricaturalement se résumer à deux tandems qui marient de manière relativement étanche typologie d'habitat, territoire et mobilités. Un premier tandem (T1), a récemment entamé la campagne et articule habitat individuel, espaces périurbains et souvent dépendance à l'automobile. Il est marqué par son horizontalité et ses densités faibles. Un second tandem (T2), héritier de la ville historique, combine habitat collectif, centres urbains et une bonne accessibilité aux aménités et aux transports alternatifs à l'automobile. Il est caractérisé par sa capacité à se verticaliser et par des densités potentiellement élevées.

Plusieurs enquêtes (1) permettent d'apprécier la satisfaction résidentielle offerte par ces deux tandems aux ménages et certainement aussi d'expliquer, pour partie au moins, les choix résidentiels et les dynamiques de territoires qui en découlent. On y apprend ainsi (i) qu'à l'intérieur de T1, c'est la typologie d'habitat et particulièrement le vœu du « pavillon quatre faces » que les français retiennent et (ii) qu'à l'intérieur de T2, c'est la position centrale et les avantages qu'elle offre que les ménages plébiscitent. Par exemple, selon ces enquêtes, la proportion des ménages qui choisirait l'habitat individuel est écrasante, relativement constante dans le temps (87% en 2007 et 86% en 2018) et paraît traduire un plébiscite pour T1 et un rejet de T2, des centres urbains et des caractéristiques de l'habitat collectif qu'ils proposent. Pourtant, ces résultats semblent devoir être nuancés si on les regarde en détail. En effet, ces enquêtes montrent aussi que « les français souhaitent bénéficier des qualités d'espace, de lumière, d'accès à la nature, qui sont autant de traits types de la maison », mais expriment également « une forte demande de services urbains, de proximité et de mouvement qui caractérisent plutôt le tissu urbain dense ». En synthèse, les ménages manifestent donc « un désir paradoxal d'intimité et de vivre ensemble qui ne disqualifie pas les densités mais les interroge » (G. Gault et L. Bedeau, 2007). Ainsi, selon V. Kaufmann et al. (2001), presque la moitié des habitants de pavillons périurbains souhaiterait habiter en centre-ville (44% précisément), et selon J. Houssemand et al. (2018), ce sont près de 86% des personnes interrogées qui choisiraient la densité d'une position centrale. On peut conclure de ce qui précède qu'entre T1 et T2, aucune offre aujourd'hui couramment répandue en matière de modes de vie ne répond véritablement à la demande des ménages.

Un souhait d'hybridation en matière de modes de vie

Les Français expriment donc des souhaits paradoxaux en plébiscitant très majoritairement l'habitat individuel (près de 9 personnes interrogées sur 10 dans les différentes enquêtes), tout en préférant certains marqueurs des centralités urbaines. Ils semblent donc appeler de leurs vœux l'émergence de formes typo-morphologiques nouvelles, conjuguant le meilleur de chaque tandem (la maison individuelle pour T1 et la position centrale pour T2). Cette tendance est confirmée par l'étude de 2018 (J. Houssemand et al.) dont l'objet était justement de soumettre aux ménages l'hypothèse nouvelle d'une offre d'habitat individuel verticalisé (que nous appellerons T3 et qui correspond à une forme de découplage entre T1 et T2), capable de faire la synthèse entre certaines caractéristiques de l'habitat individuel et les exigences de densité des centres urbains. À l'occasion d'une enquête réalisée par photo-élicitation à partir d'images représentant T1, T2 et un prototype de T3, près de 50% répondent préférer T3.

Habiter une maison (ou une forme approachante) en ville, voilà en somme le rêve de nombreux ménages. Or, c'est plutôt dans les espaces périurbains et ruraux (peu exigeants en matière de densité) que l'habitat individuel trouve les conditions favorables à son déploiement (T1), alors que pour se révéler densément bâtis et peuplés, les centres urbains doivent recourir à l'habitat collectif (T2). Certainement cette contradiction apparente entre les territoires de l'individuel et ceux du collectif explique-t-elle en partie que le souhait d'hybridation en matière de mode de vie exprimé par les ménages demeure aujourd'hui largement insatisfait.

Un contexte d'étalement urbain coûteux

Depuis l'après seconde guerre mondiale, en partie encouragé par les pouvoirs publics et autorisé par la démocratisation de la voiture (qui permet une distribution performante, fine et individuelle des mobilités au sein d'un territoire parfois lointain et diffus, mais aussi de choisir son niveau de densité résidentielle et pourquoi pas celui, particulièrement bas, des quartiers pavillonnaires), l'« Urbain » a remplacé l'ancienne dichotomie ville / campagne. Il s'est étalé au-delà de la ville, consommant progressivement l'espace écologique périurbain. La ville historique et la ville étalée se font désormais face dans des agglomérations bicéphales.

Force est de constater aujourd'hui que les effets néfastes de l'étalement urbain (T1) sont nombreux. Ils sont (i) environnementaux (l'« Urbain », qui s'étale à basses densités, mite et segmente, mais il artificialise et imperméabilise aussi la campagne, alors que l'usage indispensable de l'automobile entraîne des pollutions, visuelles, acoustiques et surtout atmosphériques), (ii) économiques ensuite (pour l'agriculture qui voit apparaître avec le foncier constructible une concurrence face à laquelle elle ne peut pas lutter, comme pour la collectivité qui investit en infrastructures et en transports pour poursuivre la réticulation d'espaces urbains de plus en plus étalés) et (iii) sociaux enfin (pour les ménages les moins aisés qui se sont le plus éloignés des centres et qui paieront longtemps leur dépendance à l'automobile, comme la notion de mixité socio-spatiale qui s'en trouve redéfinie). Pourtant, c'est souvent dans ce contexte d'étalement urbain coûteux que de nombreux français doivent élire domicile pour réaliser leur rêve d'habitat individuel.

La ville compacte, un modèle de ville durable ?

Face à ces coûts considérables, la maîtrise de l'étalement urbain est devenue une préoccupation centrale en matière d'aménagement. Des tentatives de réponses émergent. Des alternatives théoriques et parfois pratiques portent ainsi sur des formes urbaines nouvelles et posent la question d'une urbanisation plus durable. Toutes partagent un objectif de densité qui, après avoir été fortement critiqué, a subitement été considéré, à la toute fin du 20e siècle (loi SRU de 1999), comme le remède incontournable aux maux d'un « Urbain » convalescent. La notion de renouvellement urbain, voire périurbain, est une autre solution, mais elle soulève immédiatement les questions (i) d'une politique coûteuse et difficile à mettre en œuvre pour des transports alternatifs efficaces face à l'automobile et (ii) des niveaux de densités faible atteints par des quartiers dans lesquels des maisons de ville auraient remplacé des « villas quatre faces » (offrant jusqu'à deux fois et demi plus de logements à l'hectare, ce qui reste encore cinq fois inférieur aux densités des centre-villes). Le retour à une ville compacte, des courtes distances, est encore une autre solution, que de nombreux auteurs considèrent comme un modèle particulièrement intéressant en alternative à la ville horizontale. Elle partage le même objectif de densité que l'idée de renouvellement, mais elle y ajoute un impératif de mixité, de compacité, de proximité et de co-présence, à même pour beaucoup de favoriser des économies d'échelles en minimisant les dépenses publiques et privées, ainsi que les coûts environnementaux. Pour F. Beaucire (2) par exemple, la compacité (qui vise à contenir l'urbanisation) est un « trait spatial caractéristique de la ville durable ».

La ville compacte semble en effet tout à fait compatible avec les préoccupations de ville durable. Mais pour tendre vers cette compacité, ce modèle compact doit être densément bâti et mettre à profit l'habitat collectif, seul à même de verticaliser l'habitat et de répondre aux exigences de densité des centres urbains. Or, nous venons de le voir, si les ménages plébiscitent, à l'intérieur de T2, les avantages d'une localisation urbaine centrale, ils sont également nombreux à rejeter les formes répandues de l'habitat collectif, portant davantage leur choix sur les caractéristiques de l'habitat individuel dont les typologies connues sont incapables d'atteindre les niveaux de densité requis. Cette incompatibilité renforcée entre les territoires de l'individuel et ceux du collectif explique certainement en partie les difficultés qu'éprouve le modèle de la ville compacte à s'affirmer comme une alternative concrète et attractive à l'étalement urbain.

Individualiser l'habitat collectif : un enjeu contemporain

Nous avons montré plus haut que les offres connues et répandues d'habitat et de modes de vie ne satisfont pas véritablement la demande résidentielle exprimée par une large part des ménages depuis une vingtaine d'année. Les Français souhaitent en effet préférer une sorte de découplage en privilégiant une maison individuelle au centre-ville. Cette demande, insatisfaite, pose évidemment un problème : les préoccupations sociales étant un pilier du développement durable, il semble donc inenvisageable de faire une ville dite durable sans répondre à la demande sociale.

Parallèlement, on sait également que davantage de densité dans une ville plus compacte est un atout pour l'émergence d'une ville plus durable. Mais là encore, tendre vers ce but, en canalisant l'étalement urbain et en maîtrisant ses coûts aujourd'hui démesurés, tout en satisfaisant la demande résidentielle pour la maison individuelle, est une gageure. En effet, seule la verticalité potentielle de l'habitat collectif (dont les formes courantes sont généralement rejetées par les ménages à l'intérieur de T2) est à même de satisfaire les exigences en matière de densité des centres, alors même que contraint à l'horizontalité, l'habitat individuel (plébiscité par les ménages à l'intérieur de T1) n'en a pas les moyens.

Pour satisfaire les choix résidentiels et tendre vers une ville durable, il ressort donc de ce qui précède une problématique qui pourrait être centrale dans les décennies à venir pour les professionnels de la ville. Comment rendre la densité attractive ? Comment aujourd'hui faire la synthèse entre les caractéristiques de l'habitat individuel et les exigences de densité et de verticalité d'une ville compacte centrale ? Pour répondre à ces questions, inutile de rejeter ce qui fonde l'habitat collectif ; sa cage d'escaliers partagée entre voisins (les parties communes dont habitat individuel ou intermédiaire sont dépourvus) conditionne justement sa capacité à se verticaliser pour atteindre les niveaux de densité requis par une ville compacte (ce dont habitat individuel ou intermédiaire sont incapables). Il ne semble en revanche pas impossible de concevoir des immeubles d'habitat collectif dans lesquels seraient injectées certaines caractéristiques qui font l'attractivité de l'individuel. En lieu et place d'édifices souvent homogènes, préconçus pour leurs habitants, commercialisés en Vente en l'Etat Futur d'Achèvement, avec des plans figés et des espaces extérieurs limités ou sans accès à la pleine terre, certaines innovations typo-morphologiques permettraient probablement d'individualiser l'habitat collectif.

Individualiser l'habitat collectif, une idée ancienne

Les enquêtes évoquées précédemment nous apprennent beaucoup sur les déterminants de l'attractivité de l'habitat individuel, et par conséquent sur ce dont les architectes pourraient s'inspirer pour individualiser l'habitat collectif dans les centres urbains. Par exemple, la générosité de l'espace extérieur, l'accès à de la pleine terre, la liberté de pouvoir décider seul de faire évoluer son logement ou encore la possibilité de réaliser son habitation à son image en prenant part à sa conception, sont des critères de choix largement plébiscités.

L'ensemble de ces demandes trouvent aujourd'hui trop rarement de réponses dans les propositions faites aux ménages. Une étude de 2012 (3), réalisée par U. Kriese et R.W. Scholtz en Suisse alémanique sur l'évolution de l'offre immobilière à travers la publicité entre 1870 et 2010, souligne bien la pauvreté des innovations, la rareté de leur déploiement et notamment la frilosité du secteur privé en la matière. Ces caractéristiques de l'habitat individuel semblent portant pouvoir aisément éclairer la conception de l'habitat collectif et alimenter la recherche et les innovations. Pour preuve, il s'agit là d'objectifs dont l'histoire de la ville et de l'architecture sont riches :

- Dès 1909, une caricature de A. B. Walker, publiée dans une édition du Life Magazine, représente une structure tridimensionnelle proposant des terrains à bâtir des maisons individuelles, suspendus et superposés ; « Achetez un cottage confortable dans notre structure construite en acier, et à moins d'un mile de Broadway. À seulement dix minutes en ascenseur. Tout le confort de la campagne sans aucun de ses inconvénients. Céleste Real Estate Company. » précisait la légende du dessin. L'idée est ensuite développée par Le Corbusier dans le plan « Obus » qu'il conçoit pour Alger de 1931 à 1935, puis par l'architecte J. Wines qui propose en 1981 des « immeubles de maisons ».
- Pour allier les avantages du collectif (en matière de densité notamment) à l'agrément des espaces extérieurs de l'individuel, Le Corbusier se préoccupe, dès 1922, de l'incorporation de jardins aux appartements en concevant des « immeubles-villas ». Plus récemment, les architectes J. Renaudie et R. Gailhoustet réalisent à Givors en 1982, puis à Ivry-sur-Seine en 1983, des ensembles d'« immeubles-étoiles », dans lesquels ils offrent un horizon dégagé aux grandes terrasses plantées qu'ils proposent aux logements.
- Pour rendre évolutif aisément l'espace de chaque appartement, comme dans une maison, L. Mies Van Der Rohe réalise, dès 1927, au cœur du quartier « Weissenhofsiedlung » à Stuttgart, un immeuble d'appartements transformables par l'habitant. Le potentiel d'évolutivité est ici obtenu en limitant les porteurs à l'intérieur de l'espace habitable traversant et en cloisonnant celui-ci par des parois amovibles.
- La volonté de donner à lire sur l'aspect des immeubles les différences individuelles qu'ils contiennent s'exprime plastiquement dans l'immeuble « La Mémé », réalisé en 1972 à Bruxelles par L. Kroll ou l'« Hundertwasserhaus », réalisée en 1986 à Vienne par F. Hundertwasser et J. Krawina.
- Pour offrir la liberté aux habitants de prendre part à la conception de leur futur espace de vie, tel que le permet l'habitat individuel, l'architecte F. Otto conçoit dans les années 1990 à Berlin le projet expérimental « Öko-Haus » (littéralement la « maison écologique »). Constitué d'un volume central qui comprend tous les équipements

nécessaires au bon fonctionnement d'un immeuble collectif, l'aménagement des plateaux périphériques est laissé au libre choix des futurs habitants.

L'offre connue et répandue en matière d'habitat collectif, largement rejetée par les ménages au profit des caractéristiques de l'habitat individuel, agit comme un verrou qui rend insoluble l'équation « maîtrise de l'étalement urbain, satisfaction de la demande résidentielle et ville durable ». Un élément de réponse relève certainement de l'innovation typo-morphologique selon les échelles architecturales de l'habitat collectif. Dans ce contexte, l'histoire de la ville et de l'architecture peut être considérée comme un vivier dans lequel puiser des idées qui hier n'ont pas connu le succès, mais qui peuvent correspondre aux enjeux de la ville d'aujourd'hui.

- (1) Voir V. Kaufmann, J.-M. Guidez, C. Jemelin, 2001, *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?* La Documentation Française, 167p. Voir aussi G. Gault, L. Bedeau, 2007, *Les Français et leur habitat. Perception de la densité et des formes d'habitat*, TNS Sofres, 11p. Voir enfin J. Houssemand, A. Griffond-Boitier, S. Youssoufi, J.-P. Antoni, 2018, *Caractériser l'offre d'habitat par la demande résidentielle. Éléments pour un renouvellement conceptuel du couple logement/environnement*, *Cybergeo : European Journal of Geography*, <http://journals.openedition.org/cybergeo/29909>, consulté en janvier 2019.
- (2) Voir F. Beaucire, 1994, *Transports urbains*, (84), pp. 3-4.
- (3) Voir U. Kriese, R. W. Scholtz, 2012, *Lifestyle ideas of house builders and housing investors*, *Housing Theory and Society*, 29(3), pp. 288–320.