


PIERRE MERLIN

 Universitaire et haut fonctionnaire, spécialiste de l'urbanisme, de l'aménagement et de la démographie
1969 Fondateur et directeur

 de l'Institut d'urbanisme de l'académie de Paris (puis président de l'Institut français d'urbanisme qui lui a succédé)
1976 Président de l'Université de Paris VIII-

« L'exode urbain est plus rapide que ne l'a été l'exode rural »

Pierre Merlin, urbaniste et démographe, place le mode de financement du logement au cœur des causes de « l'exode urbain », un phénomène qui l'emporte sur l'exode rural depuis 1970. Il en analyse les conséquences et propose des solutions.

Votre dernier livre est titré *L'Exode urbain (1)*. Quelles sont la nature et l'ampleur de ce phénomène ?

On a connu, en France comme dans tous les pays européens, une longue période d'exode rural. Celui-ci a concerné 12 millions de personnes en près de deux siècles, mais il a également entraîné un vieillissement de la population rurale, d'où un effet final très supérieur. Ce mouvement n'est d'ailleurs pas terminé. Mais un mouvement inverse existe également et, depuis 1970, ceux qui quittent la ville pour la campagne sont plus nombreux que ceux qui font l'inverse. L'exode urbain est la somme de deux mouvements : la périurbanisation – le développement des franges urbaines – et la rurbanisation – départ vers les zones rurales. Il a concerné jusqu'à présent 4,5 millions de personnes, mais son rythme est très rapide : environ 110 000 personnes par an, contre 70 000 pour l'exode rural.

Quelles sont les causes de ce mouvement ?

Les causes en sont diverses. Psychologiques et qualitatives d'abord : avec la vague de



l'environnement apparue à la fin des années 1960, tout ce qui est petit est beau, et la campagne idéalisée apparaît plus agréable que la ville. De plus, les Français ont un goût ancien pour la maison individuelle : toutes les enquêtes (la première date de 1945) le montrent. Une autre cause importante a joué : la banalisation de l'automobile, qui permet de vivre à la campagne et de travailler en ville. Le taux d'équipement a dépassé 50 %

dans les années 1960, puis il a atteint cinq ménages sur six aujourd'hui.

Vous incriminez aussi la politique du logement...

Le mode de financement du logement a toujours été le facteur dominant de l'évolution du développement urbain. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, tout repose sur l'investissement privé, auxquels s'ajoutent quelques investisseurs

institutionnels, et la location domine très largement. Une inflation rapide, entraînée par la guerre, conduisit les pouvoirs publics à prendre une première loi de blocage des loyers dès 1914, et elle a été suivie de plusieurs autres jusqu'en 1948. Il n'était alors plus rentable de construire pour louer. Pourtant, au lendemain de la guerre, les déplacements de population, les destructions et la reprise (provisoire) de la natalité entraînèrent une augmentation de la demande de logements, mais il n'y a pas eu de réponse adaptée de l'État. D'où une vague de lotissements, souvent défectueux, en zone périurbaine. La Seconde Guerre mondiale entraîna une nouvelle crise du logement, mais les pouvoirs publics prirent alors les choses en main avec le financement des HLM et le développement d'une offre locative sociale. La troisième rupture majeure remonte à 1977, avec la loi de réforme du financement du logement. Elle favorise l'accès à la propriété par des prêts à des conditions avantageuses (à l'époque, les prêts à l'accession à la propriété) et les aides à la personne, avec la création de

Vincennes
1981 Président du groupe de travail interministériel « Aménagement touristique, protection de l'espace et politique sociale de loisirs »
1987-2003 Professeur d'aménagement et d'urbanisme à l'Université de Paris I
2002 Président de l'Institut d'urbanisme et d'aménagement de la Sorbonne

l'aide personnalisée au logement (APL). Mais, en plafonnant les mensualités, cette loi n'a permis de devenir propriétaire que là où les logements sont peu chers, donc sur des terrains bon marché loin du cœur des villes et même de leurs banlieues anciennes. Cette loi de 1977, dont on n'a pas mesuré toutes l'importance, a eu une seconde conséquence : elle a transformé les populations des grands ensembles des Trente glorieuses. Jusque-là, leurs habitants avaient des revenus proches de la moyenne nationale, mais la loi a incité les personnes qui le pouvaient à acheter des maisons périurbaines, mettant fin à la mixité sociale et amorçant le processus que l'on connaît dans ces quartiers. Ces trois ruptures brutales des modes de financement ont entraîné trois ruptures brutales des modes d'urbanisation.

Quelles sont les conséquences de cette évolution ?

D'abord des conséquences démographiques : elles sont moins importantes que celles de l'exode rural, car celui-ci a provoqué un rajeunissement massif des villes, un déséquilibre des sexes par un départ plus important des femmes, et une baisse de la natalité dans les campagnes privées de jeunes et de femmes. Au contraire, l'exode urbain concerne au premier chef des ménages avec enfants. Les conséquences sont aussi sociales : l'exode urbain a grandement contribué à l'unification des modes de vie entre ville et campagne en provoquant une accélération de la diffusion des équipements sanitaires, de l'électroménager, etc., en zone rurale.



Les néoruraux conservent leurs habitudes de consommation (achats en grandes surfaces...) et sont imités par les populations locales. Et puis l'exode urbain a des effets économiques : il a renchéri les prix de l'immobilier, entraînant des difficultés à se loger pour les ménages d'origine rurale ; il a accru l'usage de l'automobile.

Quels sont les impacts environnementaux de ce mouvement ?

Les néoruraux conservent le plus souvent un emploi en milieu urbain, ainsi que parfois l'école de leurs enfants. Ils ont donc en moyenne une automobile par ménage de plus que les citadins et celle-ci roule beaucoup plus. D'où consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre. Cet habitat à faible densité entraîne aussi une forte consommation d'espace, mais surtout une transformation de l'espace rural : les bâtiments existants ont peu été réutilisés, et les constructions neuves sont en rupture avec l'habitat traditionnel : les maisons sont au milieu de jardins, elles sont dispersées dans l'espace rural ou groupées en lotissements, alors que l'habitat était souvent constitué de maisons

mitoyennes, en bordure de rue, avec jardin à l'arrière. Les matériaux locaux sont peu employés, et il y a une rupture dans les couleurs des bâtiments. Tout cela conduit à une altération des paysages de l'espace rural.

Malgré la prise de conscience de ces impacts négatifs, la tendance se poursuit. Comment l'expliquez-vous ?

Tout d'abord parce qu'il n'y a pas d'accord entre l'évolution générale des idées et les comportements individuels. Certains pensent avoir un comportement très écologique en s'installant dans un lotissement : en fait, de nombreuses personnes ont un comportement en contradiction avec les idées qu'ils professent, en particulier en matière d'usage de l'automobile. Globalement, il y a un retard considérable entre le changement des valeurs et celui des comportements, retard qui se compte en décennies, voire en générations. De plus, les pouvoirs publics n'ont pas pris les dispositions pour entraîner ce changement de comportement.

Qu'est-ce qui pourrait modifier cette tendance ?

Si on veut en sortir, il faut une nouvelle rupture dans la politique du logement, avec un retour au locatif aidé. De plus, il faut des politiques d'urbanisme favorisant un mode d'urbanisation hiérarchisé et économe en espace, tout en laissant la possibilité d'avoir une maison et un jardin. Des maisons de ville, comparables à la forme traditionnelle des villages, avec jardin à l'arrière, permettent d'avoir 150 m² habitable et 150 m² de jardin sur 250 m² de terrain. Cela correspond à un coefficient d'occupation des sols de 0,6 et permet de mettre 40 logements à l'hectare, soit une densité équivalente à celle des grands ensembles.

Quoi qu'il en soit, l'évolution ne pourra qu'être lente car elle ne sera pas portée par un traumatisme, comme une guerre, et elle ne sera possible que si elle est acceptée par l'opinion publique. Il faudra au moins une génération, ce qui fixe l'horizon temporel vers 2050.

Une forte augmentation du prix du pétrole pourrait-elle accélérer cette mutation ?

Les gens qui suivent le mouvement d'exode urbain croient faire une économie car ils constatent facilement l'écart de coût du logement. Mais ils négligent le coût des transports, qui annulent l'économie sur le logement. La rareté du pétrole et donc l'augmentation du prix des carburants pourraient favoriser la prise en compte du coût global par les ménages.

Propos recueillis par
Antoine BLOUET

(1) La Documentation française, 2009.