

La ville disloquée

Pour comprendre cette notion d'étalement urbain, rien ne vaut une promenade dans ce qu'on appelle « la grande banlieue » de Toulouse, Lyon ou Paris, celle qui n'a été urbanisée que très récemment, dans les trente dernières années. On choisira, selon ses moyens et ses envies, de circuler en train, à vélo ou en voiture. Rien n'interdit de découvrir le phénomène à pied, mais cela risque d'être long et difficile.

Du bitume partout

Ce qui frappe, à première vue, c'est l'omniprésence du bitume. Le macadam est partout : sur les routes, les trottoirs, les parkings et les entrées d'autoroute ; mais il recouvre aussi, à l'occasion, de vastes carrefours sans signalisation au sol. Comme si, faute de mieux, on avait décidé de « tartiner de goudron » tous les espaces disponibles. La promenade se poursuit au milieu d'entrepôts, d'hypermarchés, d'hôtels dénués de charme, de piscines en forme de soucoupe volante qui ont mal vieilli, de stades la plupart du temps vides, d'improbables lunaparks, de transformateurs électriques. Au hasard des voies, on croise des bâtiments qui ressemblent à des jouets géants mais ne sont que des auberges franchisées : le ranch en bois peint coiffé de son toit rouge et de ses caractéristiques cornes blanches¹, ou la fausse façade de maison flamande baptisée « Léon de Bruxelles ». Et puis, parfois, une curiosité : un bâtiment rectangulaire au toit plat, doté de

¹ « Des restaurants avec un décor reproduisant l'univers "Western", un aménagement spacieux afin de préserver l'intimité, une forte culture d'accueil et de service des équipes, un très bon rapport qualité-prix et enfin, à l'exception des restaurants parisiens, la localisation en périphérie de ville sous forme de bâtiment isolé facilement identifiable ». www.buffalo-grill.fr

l'inscription « Villa romaine », qui ressemble autant à la villa Hadrien qu'à un carré de merlu pané à un poisson sauvage.

Plus loin, on aperçoit des carrières, des étangs, des grues, des déchèteries, des cimetières de voiture, et des sablières où l'on fabrique le béton indispensable à l'édification de tout ce qui précède. Et partout, ces clôtures en métal, en bois ou en plastique, qui séparent tous ces espaces les uns des autres.

La végétation n'est pas absente de ce paysage, au contraire. On remarque ainsi dans la grande banlieue parisienne bien plus d'espaces verts que dans la capitale elle-même, même s'ils sont parfois recouverts d'une fine poussière grise provenant des pots d'échappement. La ville étalée est ponctuée de verdure hésitante, d'arbres mal nourris, de friches inutiles ou de triangles d'herbe perdus entre trois branches d'autoroute. On aperçoit aussi de temps à autre, au cœur d'un quartier pavillonnaire, de magnifiques compositions florales, voire des mini-forêts. Elles décoorent avec panache le centre d'un rond-point, aussi agréable au regard qu'inaccessible au piéton. Les jardins des particuliers, les inévitables haies de thuyas, les pelouses bordant les immeubles, parfois quelques parcs dévolus au divertissement, rehaussent l'ensemble. La nature périurbaine semble artificialisée, ou plutôt domestiquée, exactement au sens où l'on domestique un animal sauvage. L'espace, à tout le moins, n'incite pas à la promenade.

Dans cet ensemble gris bitume et vert pelouse surnagent quelques taches de couleur éclatante, émanant principalement des enseignes, des fanions publicitaires, des tags qui fleurissent sur les murs gris, ou encore de ces grandes affiches tape-à-l'œil qui promettent un hamburger au prix coûtant ou une semaine au soleil.

Tout cela, vu du train, de la voiture ou du vélo, forme au fond un paysage relativement dense, mais vide d'êtres humains. L'espace dévolu à la vie humaine est parfaitement circonscrit, au sein d'immeubles, de maisons ou d'hypermarchés dotés de galeries commerciales gigantesques.

La grue et le lampadaire

Lorsqu'on plonge au cœur d'un lotissement, on ne croise pas davantage de monde. L'espace pourrait pourtant s'y prêter, en particulier les bandes de pelouse que l'on aperçoit ici ou là. Mais personne ne s'y pose. Situés en bordure de route, ces espaces verts sont en effet trop dangereux pour qu'on y laisse jouer les enfants, trop bruyants pour que l'on s'y promène, trop proches des pots d'échappement pour que l'on ait envie d'y pique-niquer. Aucun piéton dans la rue, donc. Qu'y ferait-il, de toutes façons ? Les commerces sont rarement accessibles à pied et, à moins de se laisser tomber sur le sol, il est impossible de s'asseoir. C'est l'une des singularités grâce auxquelles on reconnaît les lotissements périurbains : l'absence de banc. Personne n'y aurait donc pensé ? Cette dépense est-elle considérée comme inutile, puisque personne ne se déplace jamais à pied ? Ou alors, voudrait-on empêcher les jeunes d'occuper les lieux les soirs de grand ennui ? C'est cette dernière solution qui semble la plus probable.

Le visiteur est en revanche surpris par la présence de blocs rocheux, aussi volumineux qu'un gros meuble, posés à l'entrée des chemins piétonniers ou le long des routes, et qui rappellent vaguement la moyenne montagne. Qu'ils soient destinés à empêcher le passage de véhicules à moteur ou simples objets décoratifs, ces blocs massifs peuvent être considérés comme l'emblème de l'urbanisme périurbain. Extraits du sol au moment où le terrain a été viabilisé, ils ont été laissés sur place, parce qu'ils sont trop lourds à transporter, ou parce que leur présence rappelle à l'habitant le caractère « naturel » de l'endroit où il vit.

Les maisons peinent à cultiver l'originalité. Les architectes ont manifestement songé à rentabiliser leur intervention, tout en conservant aux habitations le caractère de maison individuelle

sans lequel le « produit » ne se vendrait pas. Sur la devanture des pavillons, on remarque, à des fins de personnalisation, des céramiques, à la provençale, portant les numéros de rue, achetées un soir d'été dans une boutique de Saint-Paul de Vence ou, plus probablement, auprès d'un distributeur spécialisé.

Enfin, le visiteur est frappé par deux objets qui jalonnent le paysage de la ville nouvelle : la grue et le lampadaire. La première impose sa haute silhouette dans les zones en cours d'aménagement et signe le dynamisme du marché de la construction. Le second, posé le long des nouvelles rues, constitue la preuve intangible de la viabilisation des terrains. Orné de fer forgé, torsadé comme un petit bijou, le lampadaire se fait coquet, comme s'il voulait prouver à lui tout seul que les futurs habitants seront accueillis avec tout l'égard qui leur est dû.

L'auto carrée et l'auto ronde

Des petites maisons avec jardin, à l'infini, des maisons identiques, comme si elles sortaient toutes du même moule. Des toits rouges, des crépis blancs, des barrières en bois ou en métal, des milliers de plantes vertes qui séparent les propriétés, des centaines de garages pleins à craquer d'un bric-à-brac acheté un jour d'euphorie et devant lesquels stationnent des centaines de voitures grises, rouges ou blanches, deux voitures par maison, de marques différentes, une Carrée pour Monsieur, une Ronde pour Madame.

Chaque matin, les voitures se mettent en route. La Carrée quitte la rue, le lotissement, passe devant l'école, dépose un ou deux enfants puis poursuit sa route à travers un entrelacs de voies rapides, de rocades et de pénétrantes, pour aller se garer loin de là, sur un parking ou dans un garage. La Ronde navigue dans le même paysage, mais en empruntant une autre direction, avant d'échouer sur

un autre parking ou dans un autre garage. En fin d'après-midi, c'est la Ronde qui revient la première, passant devant l'école, récupérant les enfants avant de se garer sur le parking d'un hypermarché. Puis d'un supermarché car on n'a pas tout trouvé à l'hyper. Puis devant une boîte en tôle grise où l'on répare des chaussures et aussi devant la boulangerie bio qui a poussé sur les bords de la quatre-voies depuis que le quartier vote écolo. Et enfin la Ronde rentre à la maison. Les lumières s'allument. La Carrée se gare elle aussi devant le pavillon et, quinze minutes plus tard, un filet de fumée s'échappe de la cheminée.

Extension du domaine de l'urbain

Albi ou Épinal ? Étampes ou Montpellier ? Ces indénombrables entrepôts en tôle ondulée, ces hypermarchés entourés de parkings, ces enseignes colorées et ces ronds-points garnis d'une œuvre d'art pourraient signer l'entrée de n'importe quelle agglomération française. Une fois encore, c'est le voyageur motorisé qui perçoit le mieux l'ampleur des dégâts. À quelques kilomètres de la ville, au moment où surgissent devant lui les premiers signes de l'urbanisation, il est frappé par la multiplication des panneaux publicitaires qui dessinent un univers dédié à la consommation. L'image et le slogan sont partout : des mots figurant en caractères géants, soulignés en rouge, au milieu d'une profusion de flèches, de logos, de prix, d'adresses électroniques ; des reproductions gigantesques d'objets variés à forte valeur symbolique, tels que des voitures, des ballons, des mains ou des téléphones.

Le vocabulaire utilisé sur ces panneaux criards mérite à lui seul une digression. Colonisées par les marques, les entrées de ville sont tapissées d'une « novlangue » à base de français élémentaire, de mauvais anglais et d'outils de communication choisis pour leur efficacité supposée. Les polices de caractère jurent entre elles,

les majuscules parsèment les slogans, la ponctuation est aléatoire. Des mots-valises, négligeant les prépositions, dessinent un langage compréhensible des seuls consommateurs avertis. Les panneaux proposent une myriade de produits, du « menu+cinéma » aux « piscines bois », en passant par le « Patacrèpe », la « Formule Sport » ou le « spécial pneus », cet abscons « Mini Prix Maxi Déco » ou encore ce laconique mais efficace « Le mardi on ouvre à 10h00 ». Formés par les mêmes écoles, les marketeurs du rond-point ont manifestement appris qu'une communication efficace passait par une couleur qui claque, en particulier le rouge, le jaune et le bleu vif. Chaque affiche est barrée de bandeaux inclinés, peints d'une teinte différente, auxquels s'ajoute, le long de la route, une profusion de guirlandes, fanions et autres oriflammes. Enfin, les collectivités locales, loin de mettre de l'ordre dans cet étrange paysage, y ajoutent leurs propres panneaux, assortis de labels et de récompenses diverses, « ville jumelée » ou « capitale des tripoux ». Bref, dans une entrée de ville, rien n'est retenu ni mesuré. Tout est fait pour attirer l'œil. Cet univers relève de la télévision et du « pop-up », ces fenêtres qui s'ouvrent intempestivement sur un écran d'ordinateur. Croyant pénétrer dans une ville, le voyageur entre dans un décor géant.

Dans les années 1970, le COS maximal autorisé dans les lotissements d'habitat pavillonnaire était fréquemment inférieur ou égal à 0,2. On ne pouvait donc construire que 200 m² habitables sur un terrain de 1 000 m². Un tel COS, extrêmement faible, est encore en vigueur dans de nombreuses communes françaises. En périphérie des villes, les COS applicables aux zones d'activité sont souvent inférieurs à 1, ce qui incite à l'édification de hangars peu coûteux et entourés d'aires de stationnement surdimensionnées.

Le département décennal

« Un département français tous les dix ans ». Depuis quelques années, chaque discours ou rapport sur l'étalement urbain commence par ce chiffre effrayant. Tous les dix ans, la ville grignoterait en France une superficie de 6 000 km², soit, à peu de chose près, la taille moyenne d'un département français⁷.

Un lieu commun

La théorie se sophistique au fil des années et les variantes se multiplient. Le fameux « département tous les dix ans » se matérialise, selon l'imagination des intervenants, en « un studio de 30 m² par seconde » et peut aussi se compter en « stades de football par an », en « hectares par mois », voire, pourquoi pas, en « terrains de tennis par semaine ».

Ce département décennal est tellement emblématique du phénomène qu'on a entendu Nicolas Sarkozy l'évoquer, même s'il semble fâché avec les chiffres. « Nous avons besoin de protéger les terres agricoles, parce que les terres agricoles, c'est l'équivalent d'un département qui disparaît par an, c'est une catastrophe⁸. » Tous les ans, tous les dix ans, peu importe après tout, l'essentiel, n'est-ce pas, est que l'argument porte.

⁷ Ministère du Développement durable, www.developpement-durable.gouv.fr/Etalement-urbain-et.html

⁸ Nicolas Sarkozy, le 25 janvier 2010, lors de l'émission télévisée « Paroles de Français », sur TF1.

Teruti et Lucas

Les données disponibles pour mesurer l'évolution de l'urbanisation varient d'une époque à l'autre, et en fonction des équipes qui mènent les recherches. En France, les enquêtes régulières qui s'imposent comme une référence – et qui révèlent le fameux département tous les dix ans – émanent du service de la statistique du ministère de l'Agriculture, et sont baptisées « Teruti-Lucas ». Les géographes en herbe, qui découvrent l'existence de cette base de données, imaginent sans trop d'efforts leurs auteurs, deux statisticiens dévoués qui auraient consacré leur vie à la mesure de la superficie des terres agricoles. Le premier, d'origine italienne, pas très grand, un chapeau vissé sur ses cheveux gominés, été comme hiver. Le second, né d'ascendance anglaise dans le Perche ou dans l'Aveyron, plus grand et doté de lunettes à montures d'écaïlle. Trêve de plaisanterie, ces deux personnages n'ont jamais existé. Dans le jargon du ministère de l'Agriculture, Teruti signifie « UTILisation du TERritoire » et Lucas désigne la Land Use/Cover Area frame Statistical survey, l'enquête européenne qui complète depuis 2005 les données françaises. Initialement, ces enquêtes se fondaient sur des sondages aléatoires, réalisés dans plusieurs régions de France et comparés à ceux de l'année précédente. La collecte des données s'est améliorée récemment, grâce à la numérisation des documents cartographiques et au géoréférencement. Les enquêtes Teruti, puis Teruti-Lucas, n'ont pas été conçues pour mesurer l'étalement urbain, mais la superficie des terres agricoles. Elles révèlent ainsi, en creux, la proportion de sols non agricoles et l'artificialisation du territoire. La méthode a produit une série de statistiques qui indiquent la transformation, entre 1992 et 2004, de 8 000 km² de terres agricoles en surfaces non agricoles⁹.

Rapporté au nombre d'années, ce chiffre correspond au fameux « département tous les dix ans ».

Se fondant sur les enquêtes Teruti-Lucas, la revue mensuelle *Agrreste*, éditée par le ministère de l'Agriculture, publie depuis 2006, et à intervalles réguliers, des statistiques approfondies sur l'utilisation des sols. Les sols artificialisés recouvrent ainsi en 2010¹⁰, au total, 49 000 km², soit 8,9 % du territoire métropolitain. En 2006, l'artificialisation ne concernait que 8,3 % de la superficie totale. On constate donc une augmentation de près de 7 % en 4 ans, soit 3 140 hectares, alors que la population n'a progressé que de 2,3 %. Ainsi, l'artificialisation se poursuit désormais au rythme d'un département artificialisé, non plus tous les dix, mais tous les sept ans.

Débats figés

L'unité de mesure qu'est devenu le département « tous les dix ans » voire « tous les sept ans » a certes permis une prise de conscience des responsables, des élus et d'une partie de la population. Mais elle fait désormais figure de lieu commun, au point, parfois, de figer les débats. Alors qu'apparaissent progressivement des instruments juridiques conçus pour contrer l'étalement, on se contente trop souvent de réduire la discussion à ce chiffre magique, lancé comme un slogan de tribune en tribune. Bien peu d'élus locaux ou de citoyens informés sont en outre capables de visualiser la taille d'un département moyen, et il n'est pas certain que les « stades de football par an » ou les « terrains de tennis par semaine » fassent davantage recette. Enfin, on se souvient rarement, à un intervalle de dix ans, de l'étendue exacte de l'urbanisation, dans une ville ou une région donnée.

9 *Agrreste primeur*, janvier 2009.

10 Michel-Paul Morel et René Jean, *Agrreste Primeur*, avril 2011.

Le territoire grignoté

L'étalement urbain transforme des espaces naturels voués à la culture, à l'élevage ou à l'exploitation forestière en zones urbanisées, recouvertes de macadam ou de béton, et dédiées à l'industrie, aux services et à la circulation automobile. Pour résumer, la campagne devient ville. En soi, cette évolution n'est pas nécessairement condamnable. La campagne n'est pas toujours « belle » ni « pure » et la ville pas nécessairement « moche » ou « polluée ». Mais une fois qu'un morceau de territoire est devenu ville, on en change très difficilement le destin. L'étalement urbain est un phénomène irréversible. Des dizaines de milliers d'hectares s'urbanisent chaque année, mais personne ne parle jamais de surfaces « ruralisées ». Et pour cause : ce phénomène est extrêmement rare.

La ville irréversible

Lorsqu'un terrain urbain ne correspond plus à l'usage qu'on lui avait affecté, on le rend d'autant moins à la campagne qu'il est généralement entouré d'autres parcelles qui, entre-temps, se sont urbanisées. On tâche parfois de lui trouver une nouvelle fonction. C'est ainsi que des entrepôts sont transformés en bureaux, d'anciennes usines en musées ; des barres d'immeubles sont abattues pour laisser la place à d'autres logements, voire à un parc. Mais ce type de refonte, appelée « renouvellement urbain », exige une planification minutieuse, de nombreuses consultations et beaucoup d'argent. Dès lors, quand un morceau de ville est désaffecté, on le laisse à l'état de friche ou de *no man's land*, comme si on le jetait. On ne compte plus les usines oubliées, aux carreaux cassés et aux armatures rouillées, ni les parkings vides sur lesquels personne ne vient

plus garer d'automobile depuis longtemps. Certaines parcelles désaffectées, qui ne sont ni construites ni vierges, se transforment en décharge sauvage ou en bidonville.

Certes, à long terme, et en l'absence d'intervention humaine, la campagne finit par l'emporter. Une superficie bitumée, non entretenue pendant quelques années, devient possession des herbes folles, qui finissent par craqueler la surface grise. Plus tard, le revêtement disparaît sous la flore, mais pas ses nuisances : substances toxiques, restes de carburant, terre partiellement imperméabilisée. Il est rare qu'on en arrive à cette extrémité. Les êtres humains n'apprécient pas beaucoup de voir la nature prendre le dessus et renverser le principe de domestication qu'ils lui ont infligé. Qu'un terrain menace de se transformer en friche, et il se trouve toujours une bonne âme pour le regretter. On fait alors venir une bétonneuse pour rectifier immédiatement l'outrage.

Le « logement Kleenex », espace jetable

Les habitations, comme le reste de la ville, font partie des produits jetables. Même si la pénurie de logement encourage les habitants à investir le moindre toit disponible, il demeure plus coûteux et plus difficile de réhabiliter des maisons existantes, humides, fissurées, mal entretenues, conçues avec des normes et des matériaux désuets, que de tracer un nouveau quartier, à l'extérieur du bourg ou du village.

Tout cela pourrait se comprendre, si la qualité des nouvelles habitations ne laissait pas parfois à désirer. Quelques années après la construction, les premières lézardes apparaissent. À peine aura-t-on fini de payer la maison que des travaux importants s'imposeront. Les pimpantes maisons « à 100 000 € » – vantées en son temps par Jean-Louis Borloo – recèlent des malfaçons et des finitions bâclées. Des quartiers pionniers, autrefois vitrines d'une

politique d'urbanisme moderne, ont commencé à se dégrader. Dès lors, sans se poser de question, on construit plus loin de nouvelles habitations, conformes aux techniques et aux modes du moment, sur des terres encore vierges. On se comporte ainsi avec l'espace naturel exactement comme on le fait avec les produits d'usage quotidien, mouchoir, appareil électroménager ou voiture : on l'utilise, puis on le jette.

La nature éprouvée

Lorsque la campagne disparaît, ce ne sont pas seulement des paysages qui s'en vont, mais aussi des terres agricoles et des écosystèmes. Les sols, en particulier, paient un lourd tribut à l'avancée de l'urbanisation. Les surfaces artificielles sont imperméables à l'eau. La pluie ou la neige fondue ne s'infiltrent plus directement dans l'humus, mais glissent sur l'asphalte avant de s'écouler dans les caniveaux et les déversoirs, puis au fond des égouts. En ruisselant sur le bitume, souillé par les résidus que projettent les véhicules, l'eau se charge de métaux lourds et d'autres polluants, et finit par contaminer les nappes phréatiques.

En outre, la multiplication des constructions, autour des villages ou à la campagne, réduit la taille des parcelles, et crée de nouvelles contraintes de gestion des exploitations agricoles. L'agriculture de proximité, celle qui produit des fruits et légumes immédiatement consommables, est menacée. En Île-de-France, elle se heurte non seulement au manque de foncier, mais aussi aux multiples dégradations et à l'incompréhension des riverains, qui se plaignent des odeurs et du bruit des machines agricoles. À l'automne et en hiver, lorsque les champs semblent vides et abandonnés, ces espaces apparemment vierges servent d'aires de jeux, de terrains de motocross, voire d'endroit où vidanger sa voiture. Le phénomène atteint une telle ampleur que la région Île-de-

France a dû prévoir un dédommagement pour les agriculteurs subissant de tels dommages.

L'urbanisation, surtout lorsqu'elle est dispersée, érige des barrières minérales que les espèces animales et végétales ne parviennent plus à contourner. La « ville diffuse » joue ici le même rôle que les grandes étendues de monocultures imposées par l'agriculture intensive. Dans un espace restreint, les animaux se reproduisent moins bien. La diversité des espèces s'amenuise. Les scientifiques parlent alors de « morcellement des écosystèmes ».

L'étalement urbain génère par ailleurs une forte pollution atmosphérique et augmente les émissions de carbone dans l'atmosphère, conséquence de la multiplication des déplacements. Selon l'Institut français de l'environnement (Ifen), un organisme dépendant du gouvernement supprimé en 2008, « pour ses déplacements, un périurbain émet quotidiennement deux à trois fois plus de CO₂ qu'un habitant du centre-ville »¹.

Homme versus animal

Certaines espèces ne se contentent plus des territoires de plus en plus restreints que l'homme daigne leur réserver. On signale un sanglier dans les rayons d'un centre commercial, un ours qui s'est approché d'un village ; on retrouve des serpents dans les jardins, des mulots cachés dans les maisons, qui boulochent des provisions ou rongent des vêtements.

L'événement fait à chaque fois sensation, d'autant que les citadins qui s'installent dans ces zones semi-rurales n'ont pas l'expérience de la campagne. Les humains se sentent alors d'humeur belliqueuse : le sanglier est qualifié de « forcené », les petits mammifères sont chassés à coup de pièges ou de poison violent. Pour

1 Ifen, « L'Environnement en France », édition 2006.

combattre un gros animal, on appelle la police, voire l'armée². Bien sûr, c'est l'homme qui sort à chaque fois vainqueur de cette bataille. Les animaux sont assommés, pulvérisés, écrasés. Et si l'on renversait la logique ? Et si l'on considérait que l'homme, en s'installant sur le territoire des autres animaux, menace leur existence ?

Le territoire cloisonné

L'étalement urbain fait partie d'un ensemble de phénomènes qui contribuent à séparer, sur un même territoire, les activités humaines les unes des autres. La société contemporaine s'habitue progressivement à ce que chaque espace relève d'une vocation précise, qu'elle soit industrielle, résidentielle, marchande ou récréative. On ne circule plus librement, parfois pas même gratuitement, de l'un à l'autre. Ainsi, les centres commerciaux, les zones industrielles ou les parcs dédiés aux loisirs instaurent une forme de privatisation de l'espace public. Les routes et trottoirs que l'on y a matérialisés ne sont pas ouverts et libres d'accès, comme ceux d'une ville traditionnelle, mais disponibles seulement à certaines heures, ou réservés à l'usage d'une catégorie de personnes. De même, au contact de la civilisation urbaine, des forêts sauvages deviennent des parcs, des chemins creux se transforment en sentiers balisés.

L'habitat est cloisonné en espaces spécifiques, presque réservés à une certaine catégorie de population. Les centres des grandes villes s'embourgeoisent progressivement, sous l'effet de politiques de rénovation de l'habitat et des espaces publics. La hausse vertigineuse des prix de l'immobilier contribue à faire fuir les classes populaires. Parallèlement, dans les régions où les prix des terrains ne cessent d'augmenter, en particulier dans le Midi, les jeunes n'ont plus les moyens d'acquérir un bien immobilier et finissent par s'en aller, laissant les clefs de la commune aux plus âgés et aux plus aisés.

² « Lèche-vitrine. Un forcené interpellé dans un centre commercial », *L'Est républicain*, 9 mars 2011.

Centres-villes abandonnés

La « boboïsation »³, autrement dit le réinvestissement des quartiers anciens par des professions intellectuelles et des foyers favorisés, ne touche pour l'instant que certains quartiers des grandes métropoles – en France, une quinzaine de villes tout au plus. Les centres de certaines préfectures, telles que Poitiers, Amiens ou Perpignan, semblent hésiter entre embourgeoisement et paupérisation. En revanche, dans bon nombre de villes moyennes, l'automobile et la grande distribution ont vidé ce qui fut le cœur névralgique de la cité. Dans le centre de Montbéliard, Béziers, Melun, Tarascon ou Apt ne subsistent plus que quelques rues animées, disposées autour d'un monument historique, château ou cathédrale, et de grandes avenues autrefois prospères. On n'y trouve plus que des agences immobilières, des boutiques de téléphonie, des pizzerias, des marchands de kebabs et des concessionnaires automobiles ayant placé leurs véhicules à vendre sur le trottoir, comme s'ils voulaient définitivement dégoûter les piétons de circuler ici. Le dernier ravalement remonte à une trentaine d'années au bas mot, et le prix des logements stagne. Seuls les plus pauvres, en particulier d'origine maghrébine ou africaine, acceptent encore de s'installer en centre-ville, parce qu'ils n'ont pas le choix et en attendant de trouver mieux ailleurs. Cela ne manque d'ailleurs pas d'attiser les clivages ethniques et sociaux. Cette paupérisation des centres des villes moyennes, phénomène nouveau en France, a été observée depuis longtemps aux États-Unis.

Une société de castes

La spécialisation sociale des quartiers, qui a toujours existé, tend à s'accroître aujourd'hui. Il n'est guère nécessaire de vivre dans une ville étalée pour ne fréquenter que des gens du même milieu, partageant des idéaux similaires et des loisirs communs. On retrouve des comportements identiques en centre-ville, dans les « cités » de banlieue, dans les petites villes ou à la campagne. L'économiste Éric Maurin parle de « ghettoïsation » de la ville, aussi bien des quartiers riches que des quartiers pauvres. « Dans un pays où le discours politique est régulièrement marqué par les incantations sur le thème de l'égalité républicaine et le rejet du "modèle américain", spontanément associé aux ghettos communautaires, la réalité et l'étendue de la ségrégation territoriale font figure de mal social inassumé et de démenti cinglant », explique-t-il⁴.

Cependant, la juxtaposition de différents quartiers pavillonnaires entraîne une ségrégation marquée entre catégories sociales, culturelles et ethniques, et celle-ci passe par des normes précises. Une équipe de sociologues⁵ a observé, dans une zone pavillonnaire de Gonesse (Val d'Oise), une nette hiérarchie sociale, organisée en fonction de critères complexes, parmi lesquels la taille, la forme des pavillons et la couleur de peau de leurs occupants. Au cours des longues interviews qu'ils ont accordées à ces chercheurs, les résidents eux-mêmes mentionnent clairement l'existence de strates plus ou moins cotées.

Schématiquement, et pour reprendre les termes utilisés sans aucune gêne par les enquêtés, tout « en haut » figureraient les

4 Éric Maurin, *Le Ghetto français : enquête sur le séparatisme social*, Le Seuil, 2004, coll. « La République des idées ».

5 Marie Cartier, Isabelle Coutant, Olivier Maslet et Yasmine Siblot, *La France des « petits-moyens »*, enquête sur la banlieue pavillonnaire, op. cit.

3 Terme forgé à partir de « bobo », abréviation de « bourgeois-bohème ».

Superposer les usages

Il faut cesser de produire des bâtiments sans se poser la question de la densité globale. La nécessaire densification, toutefois, ne saurait se résumer au seul logement ; car la consommation d'espace par individu se calcule aussi en tenant compte des lieux où la personne se déplace, travaille, consomme, se distrait. Toutes ces opérations, relativement coûteuses, doivent être considérées comme des investissements à long terme.

Empiler bureaux, parkings, hangars et usines

Il ne devrait pas être difficile d'empiler les locaux où les gens travaillent et achètent, en remplaçant les boîtes à chaussure aplaties par des immeubles. Le salarié acceptera sans doute de travailler dans un bâtiment à étages, alors qu'il serait réticent à y habiter, car la notion d'espace vital est ressentie de manière moins vive au bureau que chez soi. Ainsi, des bureaux peuvent-ils être placés au-dessus des commerces, quelle que soit leur taille, et cela concerne bien sûr aussi les gigantesques hypermarchés, aujourd'hui systématiquement construits de plain-pied.

La même logique s'applique aux bâtiments utilitaires, entrepôts, ateliers, voire écoles. Rien n'oblige à placer des appartements d'habitation en surplomb des cours de récréation. Il suffit d'envisager, comme cela s'est déjà fait sous la Troisième République, la construction d'écoles sous forme d'immeuble, les salles de classe étant situées autour de la cour, sur plusieurs étages.

L'espace dédié au stationnement peut être grandement optimisé, grâce à la construction de parkings à étages, souterrains, ou sur les toits. Au Japon, des gestionnaires de stationnement empilent

même les voitures dans des silos, à l'aide d'ascenseurs sophistiqués. Les véhicules, comme on peut le voir sur des vidéos postées en ligne¹, sont considérés comme de simples objets – des blocs de métal de quelques mètres cube – que l'on range les uns à côté des autres. Certes, ces solutions coûtent plus cher, au moment de leur conception, qu'une simple nappe de bitume quadrillée de peinture blanche ; mais elles permettent de réduire considérablement l'espace dédié au stationnement des voitures.

Si l'on en croit les images de synthèse d'une saisissante réalité, proposées par l'architecte Philippe Gazeau, des immeubles multicolores et garnis de terrasses pourraient même être posés sur les parkings d'hyper et de supermarchés². Cette solution utopique et un brin provocatrice a séduit en 2011 Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du Logement, pour qui les parkings constituent « un capital qui dort pour les propriétaires de centres commerciaux³ ». En poussant très loin cette logique, les quelque 5 000 km² d'aires de stationnement goudronnées de France pourraient loger 100 millions de personnes et accueillir 85 millions d'emplois⁴, de quoi accueillir des vagues de réfugiés climatiques jusqu'à la fin du ^{XXIII}^e siècle...

Diviser l'étalement par dix

Au début des années 2000, la communauté urbaine de Strasbourg désireait s'équiper d'un nouveau parc des expositions, afin de se repositionner sur le marché international des événements.

1 www.dailymotion.com/video/x4u3c5_parking-japonais_travel

2 www.philippegazeau.com

3 Benoist Apparu, « Les idées iconoclastes pour densifier l'habitat », *Le Figaro*, 29 août 2011

4 Avec une densité, très courante, de 100 logements à l'hectare.

Un premier projet, élaboré par l'équipe de la maire Fabienne Keller (UMP), prévoyait d'étaler des hangars plats et espacés les uns des autres, encadrés de parkings de plein air, de pelouses décoratives et de voies d'accès, sur des dizaines de milliers de m². Au total, l'infrastructure qui devait voir le jour dans la plaine d'Alsace, à l'ouest de la ville, aurait consommé 70 hectares, soit 700 000 m². Après les municipales de 2008, la nouvelle majorité PS-Verts, conduite par Roland Ries, remet en cause le projet. Elle en imagine un autre, en s'inspirant d'une infrastructure récemment bâtie à Bâle. Le nouveau parc des expositions sera édifié sur des terrains de sport sous-utilisés, non loin du parc des expositions existant, au Wacken, un quartier proche du centre-ville et desservi par plusieurs lignes de tramway. Pour pallier le manque d'espace dans ce secteur, la municipalité a décidé d'empiler plutôt que d'étaler. Les halles d'exposition seront placées les unes sur les autres, occupant deux niveaux. Les parkings s'élèveront « en ouvrage », comme disent les spécialistes, c'est-à-dire sous forme de silo, permettant de parquer des centaines de voitures sur une superficie réduite. Des immeubles de bureaux surplomberont l'édifice. L'ensemble du programme se limitera à environ 70 000 m² d'emprise au sol, soit dix fois moins que la surface prévue initialement.

Recycler le territoire

L'aménagement d'un quartier agréable, bien desservi et multifonctionnel exclut, souvent par facilité, les terrains considérés comme impropres à l'habitat. Et pourtant, il est possible de recycler la ville existante, exactement comme on recycle du verre ou du papier, en comblant des interstices, en urbanisant des friches, ou en supprimant des parkings superflus. Ces opérations impliquent aussi de « recoudre » la ville, en recouvrant les balafres que constituent autoroutes et voies de chemin de fer, ou encore d'imposer

des minimas de densité, pour les opérations de réaménagement et d'extension urbaine. Les spécialistes parlent de « travailler sur le "déjà-là" » ou de « construire la ville sur la ville ».

Les alentours des gares, notamment les emprises ferroviaires désaffectées, se prêtent bien aux opérations de densification. On y empile volontiers des boutiques, des locaux en « *open space* » et des appartements. Ainsi, le quartier d'affaires Euralille, inauguré en 1994 entre les deux gares lilloises, propose, outre des tours de bureaux, un grand centre commercial, une salle de spectacle, un palais des congrès et un quartier résidentiel dense. Sur les terrains de l'ancienne gare de marchandises de Metz (Moselle), le quartier résidentiel et commerçant de l'Amphithéâtre se développe autour du nouveau Centre Pompidou-Metz, dont l'architecture déstructurée rappelle vaguement le musée Guggenheim de Bilbao. À Bordeaux, le projet Euratlantique exploitera des terrains anciennement dévolus aux activités ferroviaires ou portuaires, situés autour de la gare Saint-Jean.

Les terrains anciennement dévolus à une activité industrielle ou militaire, et abandonnés par leurs occupants, peuvent aussi être réinvestis. Les anciennes casernes, aux bâtiments solides, font d'excellents parcs d'activité économique. À Soissons (Aisne), les baraquements du 67^e régiment d'infanterie hébergent désormais des entreprises du secteur tertiaire. À Dijon, la caserne Junot a été transformée en quartier d'habitat et de commerces, tandis que le quartier Heudelet abrite le siège du Grand Dijon.

Il est également possible de construire, à proximité d'infrastructures bruyantes, des quartiers qui ne ressemblent pas à des ghettos. En bordure même des axes, on place des immeubles-écrans, par exemple des entrepôts ou des bureaux dotés d'ouvertures à double ou triple vitrage, qui ne sont pas destinées à être ouvertes, à la manière des baies vitrées des tours de La Défense. Derrière ces bâtiments sont agencés des immeubles d'habitation. Le procédé

a été utilisé à Strasbourg, où deux parkings placés le long des voies ferrées protègent des rues proches de la gare. À Saint-Denis, au nord de Paris, des immeubles de bureau, collés à l'autoroute A86, forment un mur antibruit dont bénéficie le quartier du stade de France. La technique vient en aide aux décideurs : des programmes informatiques permettent désormais de simuler l'acoustique d'un quartier avant même sa construction. En allant plus loin, on peut procéder purement et simplement à la suppression d'une portion d'autoroute. Ainsi, à l'été 2010, les 400 derniers mètres de l'autoroute A7, à Marseille, ont-ils été dynamités. L'aménageur Euroméditerranée prévoit, dans le quartier de la porte d'Aix, un parc urbain entouré, notamment, de logements pour étudiants et d'une école de commerce.

Long, cher et politiquement risqué

Reconstruire la ville, construire dans les interstices, installer des services, surélever les bâtiments, édifier des tours... Ces programmes ambitieux se heurtent à de nombreux obstacles, qu'il s'agisse des vieilles habitudes des aménageurs, des élus, de la population, ou d'intérêts particuliers, relayés par des lobbies locaux ou nationaux plus ou moins puissants.

Ceux qui y parviennent envers et contre tout ont généralement organisé de longues périodes de concertation entre l'ensemble des acteurs. Tous, riverains, commerçants, entrepreneurs, usagers, défenseurs du patrimoine ou de l'environnement, élus doivent pouvoir s'exprimer sur tous les sujets, et en discuter avec tous les autres. Les associations dialoguent ainsi avec les financeurs, le bureau d'études avec les ouvriers, les riverains avec le chef de chantier.

La démarche nécessite à la fois du courage, de l'abnégation et du temps. Mieux vaut parvenir à édifier des immeubles de deux étages

entérinés par les habitants plutôt que d'imposer des édifices de cinq étages qui risquent d'être rejetés par des associations de défense des intérêts locaux.

Entre le moment de la décision et celui de la réalisation, il peut s'écouler plusieurs années, parfois plus de 25 ans, pour les opérations complexes. La transparence s'impose dès la première étape. L'accord de la population, voire son enthousiasme, ne doit pas être considéré comme garanti, surtout si les travaux se prolongent.

L'action en justice, enfin, n'est jamais loin. On peut toujours compter sur quelques retraités motivés prêts à consacrer leurs soirées au démontage d'un projet. Ils sont d'ailleurs les seuls à lire totalement le dossier, annexes comprises. Une association qui saisit la justice et médiatise le dossier en fait un enjeu politique qui déchaîne les passions. Dans tous les cas, une opération immobilière, surtout si elle comporte des éléments contraignants, nécessite de bons juristes.

À lire les lignes qui précèdent, on aura peut-être eu l'impression de phrases faciles, de conseils redondants, semblables aux recommandations rédigées à la va-vite par des consultants trop payés. Pourtant, cette rationalisation est souvent négligée. Les municipalités s'imposent certes des phases de « concertation exemplaire », voire « innovante ». Un budget a été réservé à cette fin, mais personne ne sait exactement si cet argent doit être dépensé en « concertation » ou en « communication ». Et au dernier moment, pour ne pas paraître fermé à toutes les propositions, on accepte quelques menus aménagements portant sur les toboggans ou les balançoires.