

Un peu de science- fiction...

Printemps 2037. Sidonie fêtera bientôt ses 35 ans. Par cette journée déjà chaude, elle quitte la Champagne, où elle vit depuis quelques mois, pour se rendre au Businesszentrum de Kehl, cœur économique de la mégapole rhénane, où se déroule l'Eüropa Kongreso por Urba Malkreskado (EKUM), une conférence consacrée à la décroissance urbaine.

L'autoroute étant, comme d'habitude, encombrée par les pendulaires, le système de géopositionnement entraîne la jeune femme sur des routes transmagnétiques secondaires. Le chemin qu'elle emprunte vers l'est lui offre un étrange aperçu de ce qu'est devenu le territoire. Comme ses voisins, et malgré une hausse plutôt modérée de sa population, la France continue de s'urbaniser. Depuis que la Chine occupe le rang de première puissance mondiale, l'Europe, nouveau continent manufacturier, a bénéficié de « re-délocalisations », aussi appelées « délocalisations retour ». Les villes européennes avaient, au début de ce siècle, quasiment expulsé leurs usines hors des centres urbanisés. Il a donc fallu construire de nouveaux bâtiments à la périphérie des conurbations existantes, dans les

« zones innovantes locales » que les multiples niveaux de collectives ne cessent de créer.

L'opposition entre ville et campagne qui prévalait lorsqu'elle était petite fille n'est plus qu'un lointain souvenir, songe Sidonie en se laissant porter par le pilote automatique. Des villes autrefois distinctes ont fini par se rejoindre, formant de vastes zones sans nom ni forme dans lesquelles on a pris l'habitude de se repérer grâce à la géolocalisation. La plupart des restaurants et des hypermarchés, les sites industriels et désormais les secteurs résidentiels ne possèdent plus d'adresse postale mais sont localisables par leurs seules coordonnées géographiques. Tout le monde est de toute façon équipé d'un GPS depuis longtemps tant pour circuler à pied qu'à moteur. Les cartes routières en papier font définitivement partie des antiquités.

Les 250 premiers kilomètres du trajet forment un paysage assez monotone. Sidonie observe les hangars de métal voués au petit et au gros commerce, les pavillons multicolores, les « parcs naturels citadins » et les plate-formes artisanales. Rares sont les champs, les vaches ou les morceaux de vraie nature. L'agriculture a été reléguée loin de là, dans des exploitations hors-sol où les champs sont empilés les uns sur les autres, ou alors dans les pays pauvres, où les grandes puissances ont acheté des millions d'hectares de terres cultivables.

Sidonie reconnaît aisément les quartiers où vivent les gens. Ces dernières années, le ministère de la Sécurité et du Risque zéro a imposé la disposition, à l'entrée des zones d'habitat, de drapeaux colorés identifiant très précisément le type de résidents. Les quartiers de propriétaires disposant d'une piscine sont signalés par un étendard bleu roi, ceux qui se contentent d'un jardin sont identifiés en bleu clair, le vert désigne les pavillons mitoyens et le jaune les immeubles avec balcon, l'orangé

étant réservé à ceux qui vivent dans un immeuble social. Toujours selon les vœux du ministère, chaque quartier est doté d'un niveau de sécurité correspondant à son standing : gardiens armés pour les uns, badges et pass d'accès pour les autres, double clôture de barbelés pour les moins riches. Sidonie, qui a toujours aimé les chiens, regrette le sort réservé de nos jours à celui qui fut autrefois surnommé « le meilleur ami de l'homme ». Aujourd'hui, si les familles possèdent un chien, ce n'est plus pour le plaisir de se promener en forêt mais pour protéger leurs biens contre les incursions des malfrats et des bandes organisées. Le président de la République élu en 2032 n'avait-il pas fait campagne sur le thème « Pas de foyer sans sécurité, pas de sécurité sans chien » ?

L'insécurité et le sentiment qui l'accompagne, ou plutôt qui la précède, constitue la préoccupation majeure des responsables politiques, locaux comme nationaux. Au nom d'une politique « du bon sens », des portiques de sécurité, équipés de détecteurs électroniques qui déshabillent littéralement les individus, ont été installés à l'entrée des centres commerciaux, des zones de travail, des parcs de loisirs et des quartiers les plus aisés. La France est ainsi découpée en de multiples territoires, séparés par autant de frontières intérieures.

Sidonie profite du pilotage semi-automatique de son véhicule pour visionner le vidéodok, aussi appelé « vidéo-documentaire interactif tridimensionnel », qu'elle présentera tout à l'heure au congrès. Elle repère au loin quelques « zones grises », telles que les dénoncent régulièrement les médias. Aucun drapeau de couleur ne signale le niveau de vie ni de sécurisation de ce mélange de lotissements abandonnés et de bidonvilles, occupés par des gens très pauvres, sans profession déclarée, dépourvus de voiture et parfois invalides. Et pour cause : il y règne une économie de la subsistance, fondée sur la production locale, de

petits trafics et l'échange de services. Plus personne ne s'adresse à ces déshérités qui ne participent pas à la société et n'ont jamais voté. Comme la plupart des gens, Sidonie n'a jamais mis les pieds dans l'un de ces bidonvilles où vit, selon les dernières estimations publiées par un institut statistique, un cinquième de la population française. Les reportages consacrés à ces zones racontent la mainmise des mafias, l'absence d'hôpitaux et de maternités, et les meutes de chiens errants, seule marque visible d'un retour à l'animalité sauvage, dans cet univers bitumé et caillouteux où ne verdissent que quelques friches éparées.

Le déclin des lotissements les plus éloignés des centres avait commencé au milieu des années 2010, se souvient Sidonie. Les résidents, frappés comme tout le monde par la hausse soudaine et exponentielle du prix du carburant, n'avaient jamais réussi à acquérir le véhicule à propulsion électrique que le pouvoir politique avait promu à grand coup de primes. Leurs enfants avaient appris à se passer de voiture. Aujourd'hui, les rares « zonegrisards » qui possèdent un véhicule n'ont plus les moyens de financer le forfait d'électricité fourni par les conglomérats d'opérateurs routiers, une somme qui équivaut à environ un quart du salaire moyen.

Après quelques heures de route, Sidonie dépasse les mornes étendues urbanisées du plateau lorrain et parvient sur la crête des Vosges. Tous les drapeaux signalant les complexes immobiliers affichent ici un bleu profond. Perchées sur les sommets et les pentes descendant vers l'Alsace, les maisons massives sont dotées d'ascenseurs ou de mini-funiculaires privatifs et disposent d'un accès privilégié aux pistes de ski couvertes qui fonctionnent toute l'année. Les « bulbes commerciaux » disséminés de-ci de-là, expérimentent un nouveau système de distribution automatique des marchandises, afin que les classes privilégiées des sommets n'aient plus à se déplacer. Les classes

moyennes, étiquetées en « vert », « jaune » ou « orangé », sont pour leur part condamnées à s'approvisionner dans des mégacentres commerciaux situés au moins à 30 km de chez eux.

En approchant de Strasbourg, Sidonie déverrouille son pilote automatique et décide de se promener dans le superbe « centre historique » qu'elle avait visité avec ses parents à l'été 2016, alors qu'elle était une adolescente espiègle. Les petites ruelles bien tenues et très propres ont été pour l'essentiel édifiées avant le xx^e siècle, se souvient la jeune femme, ce qui fait de la capitale de l'Alsace l'un des plus anciens ensembles bâtis d'Europe. Installée à une terrasse de café, elle observe les habitants de cet espace réservé à quelques rares privilégiés, pétris d'humanisme et d'écologisme.

Renonçant à faire partager leurs utopies à l'ensemble de la société, ces farouches citoyens ont décidé de se les appliquer sans fléchir. Ils recyclent patiemment l'ensemble de leurs déchets, circulent essentiellement à vélo et à roller, pratiquent le partage de voitures, cultivent leurs propres légumes sur de minuscules parcelles, installent des composts géants à proximité des ponts et ne consomment pas plus que de raison. Ils sont parfaits, mais ultra-minoritaires. Une partie d'entre eux, vieillissants, ne cessent de pester contre l'animation nocturne de la ville. Bien que citoyens, ces « bonnets de nuit » se mobilisent régulièrement contre le bruit qui émane des établissements et ont imposé, en ville, la fermeture des bars à 23 h. Dès lors, les jeunes Strasbourgeois partent se distraire à l'extérieur de la ville, dans les enclos consacrés aux divertissements nocturnes que Sidonie fréquente de temps en temps. Ces parcs de loisirs élitistes, pensés pour maximiser le plaisir, incluent des cinémas, salles de spectacle, casinos, boutiques, et bien sûr un nombre impressionnant de restaurants et de bars. On trouve quatre ou cinq de ces parcs dans chaque région, présentant des aménagements suffisamment

différents pour convenir à une clientèle exigeante. Ont ainsi été reconstitués un charmant port méditerranéen dans le Nord, un village cambodgien en Bretagne et un paquebot de luxe en Lorraine. Les sports et les loisirs se pratiquent dans des stades ou des parcs aménagés à cet effet, le vélo sur des pistes dessinées pour l'occasion, tandis que le motocross et le quad à essence, suprême luxe dans cette ère de l'après-pétrole, colonisent de vastes zones aménagées. Il est devenu impossible de baguenauder sur les chemins sauvages. Des sentiers de randonnée ultra-balisés ont été tracés dans des réserves naturelles soustraites à l'urbanisation. Dans ce monde clos, seuls les plus pauvres osent encore se promener librement d'une zone à l'autre, escaladant des barrières, coupant des barbelés, éclaircissant des sentes.

Le discret bip de son agenda tire Sidonie de sa rêverie. Elle monte dans un tramway pour se rendre au Businesszentrum, poumon économique de l'Eurodistrict. Les transports collectifs ont quasiment été supprimés depuis une quinzaine d'années, sauf dans le centre des anciennes villes. De l'autre côté du Rhin, le quartier d'affaires affiche fièrement ses 15 tours rutilantes de plus de 200 mètres de haut. On se croirait en Chine, lumière du monde. Au pied de l'immeuble où se déroule l'EKUM, des manifestants frappent sur des casseroles pour soutenir l'insurrection des *desperate communities* d'Amérique du Nord, ces « banlieues-régions » de plusieurs dizaines de millions d'habitants livrés à eux-mêmes, sans autres ressources que leur agriculture de subsistance. L'agent d'accueil télécharge le badge de Sidonie. « *Bonvenon, sinjorino Rawyler* », annonce-t-il en lui tendant son bio-pass. Il va falloir se mettre à l'espéranto, se dit la jeune femme.

Chapitre 1

LES FAITS

Les croqueurs de terres

Étalement urbain. Vous avez dit quoi ? On se reprend : « La ville qui s'étend, qui s'étale. » On accompagne la parole d'un geste, les deux mains presque jointes qui se positionnent progressivement à plat, les doigts bien écartés, pour signifier l'étalement. L'interlocuteur hoche la tête, visiblement convaincu. La notion de ville qui s'étend, par les temps qui courent, n'a pas bonne presse. Mais personne ne sait vraiment pourquoi. Alors le citoyen engagé fait appel à ses classiques. Il stigmatise les maisons individuelles, dénonce le mode de vie pavillonnaire, l'usage de la voiture, l'individualisme croissant, le confort bourgeois, etc. Eh là ! Du calme. Après tout, si les gens veulent une maison avec un jardin, c'est leur droit, non ? D'ailleurs, les purs citadins aussi apprécient l'espace, le confort, les grands appartements. L'interlocuteur se trouble. On poursuit. La ville qui s'étale, ce ne sont pas seulement des pavillons alignés, mais des entrepôts, des aires de logistique, des centres commerciaux, des routes, des lignes ferroviaires, des aéroports. Chacun d'entre nous, par son mode de vie, par ses choix de consommation, contribue au phénomène. Et après tout, la ville étalée constitue souvent, dans les pays riches, mais surtout

dans les pays pauvres, un remède à la congestion, à la promiscuité, au manque d'hygiène. Pourtant c'est vrai, en s'agrandissant, la cité consomme de l'espace, repousse l'agriculture loin des lieux de consommation, génère des dépenses inutiles, provoque l'isolement et le repli sur soi. Alors, l'étalement urbain, fléau à combattre ou mal nécessaire ? En tout cas, l'affaire n'est pas simple et mérite davantage qu'une discussion, si agréable et passionnée soit-elle, au comptoir d'un café.

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 l'inscription « Villa romaine », qui ressemble autant à la villa Hadrien qu'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

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

précède. Et partout, des 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 décorent 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 « Patacrêpe », 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.

LA VILLE GAGNE LA CAMPAGNE

Et ce n'est pas prêt de s'arrêter. La superficie de l'agglomération parisienne continue d'augmenter chaque année, malgré une croissance relativement faible de la population. La plupart des grandes villes de France s'étalent avec au moins autant d'aisance. On se dit « lyonnais » dans le Rhône mais aussi dans l'Isère et l'Ain voisins. Bordeaux étend ses tentacules jusqu'à Arcachon, Strasbourg au-delà de Haguenau, Marseille jusqu'à Toulon. On s'installe désormais dans le Gers, le Tarn ou l'Aude pour se rendre à Toulouse chaque matin. Genève déborde de tous côtés en France voisine. Montpellier s'étend de la mer à la montagne. Entre Fréjus et l'agglomération de Gênes, en Ligurie, cela fait longtemps que la côte méditerranéenne n'est plus qu'une zone urbaine continue. La campagne a disparu de la partie centrale de la région Nord-Pas-de-Calais, entre Tourcoing et Arras. L'héliotropisme fait pousser des pavillons provençaux en Saône-et-Loire, des maisons de pêcheurs toutes neuves dans le marais poitevin, des chalets savoyards sur les bords des lacs

alpins. Dans l'aire d'influence des grandes métropoles, certaines communes ont enregistré une croissance explosive, de 400% en 30 ans. Le géographe Laurent Chalard les appelle « *boomburbs* », des *suburbs* en plein boom, en français « ville-champignon ». Les métropoles ne sont pas les seules concernées. Valence, Saint-Malo ou Bourges ont chacune leurs banlieues-dortoirs et leurs satellites, villages devenus gros bourgs et reliés à la ville par une quatre-voies.

L'urbanisation galopante concerne aussi de toutes petites villes, à l'exemple de Sillé-le-Guillaume (Sarthe), 2 300 habitants. Posé sur un flanc de coteau à l'ouest du Mans, ce bourg s'est développé autour du tracé de la voie de chemin de fer qui relie Paris à Rennes. Construit autour d'un imposant château du Moyen Âge, le bourg semble vivoter, à peine animé par quelques commerces, deux hôtels et plusieurs cafés. Dans le centre, le visiteur est frappé par le nombre élevé de maisons à vendre. Il s'agit le plus souvent de petites habitations mitoyennes d'un ou deux étages, aux portes en bois, qui semblent avoir été construites au début du xx^e siècle. D'autres bâtiments paraissent à l'abandon, donnant à Sillé-le-Guillaume un air tristounet de bourgade endormie.

Un peu à l'extérieur, dans la plaine, les champs ont cédé la place à une zone industrielle. Ces entrepôts et ces usines, disséminés dans la campagne non loin de la voie ferrée, assurent au bourg une certaine activité dans divers domaines, petite métallurgie, nutrition animale ou transport de marchandises. Sur les hauteurs, un lotissement vient manifestement de sortir de terre : des maisons couleur orange pastel, entourées de vastes jardins donnant sur des impasses agrémentées de lampadaires bleus. Pour se rendre au centre du bourg, ces nouveaux habitants doivent marcher dix bonnes minutes à pied. C'est plus court en voiture, mais il faut trouver un stationnement. Autant rouler jusqu'à la périphérie du Mans, distante d'une trentaine de kilomètres mais dotée d'un large choix d'hypermarchés

et de grandes surfaces. Et tant pis si les commerces de Sillé-le-Guillaume meurent, faute de clientèle.

Cet exemple n'est pas une exception. On s'en rend compte en parcourant la campagne, qu'il s'agisse, par exemple, du Loiret, de la Haute-Garonne ou de l'est de la Seine-et-Marne. À l'approche de chaque village, après le rond-point, on bute sur un terrain de sport, une salle polyvalente ou un hangar industriel, parfois un supermarché, chacun doté de son indispensable parking, le tout formant une entrée de ville miniature. Non loin du panneau « village fleuri » surgit un petit lotissement devant lequel court une piste cyclable inutilisée. Les rues semblent abandonnées, à l'exception d'une boulangerie, d'une épicerie et du petit hôtel de ville en forme de château. On retrouve la même enfilade d'équipements et de maisons neuves à la sortie, avant le rond-point. Même les plus petites localités, celles comprises entre 100 et 300 habitants, présentent chacune trois ou quatre habitations fraîchement sorties de terre et un terrain de sport macadamisé. Des maisons entourées d'un jardin et d'une haie fournie poussent en pleine campagne, le long d'une rivière, au milieu d'une forêt ou sur un coteau. Des entrepôts, postes de distribution électrique, déchèteries et retenues artificielles parsèment les champs.

Un phénomène mondial

L'étalement urbain est bien sûr un phénomène mondial, même si la France, pour des raisons à la fois géographiques, historiques et politiques, y excelle particulièrement. Les États-Unis font figure, à bien des égards, de leader mondial en matière d'hypertrophie urbaine. Selon l'United States Census Bureau, l'agence américaine en charge du recensement de la population, la conurbation de Los Angeles compte 18 millions d'habitants et s'étend sur un territoire de 88 000 km², aussi vaste que le Portugal ou la Jordanie. À elle seule, l'agglomération de L. A. couvre 35 000 km², soit 7 départements français ou 17 fois la zone urbanisée de

l'Île-de-France. Il suffit d'observer l'Amérique du ciel, comme le permettent les logiciels Google Earth ou World Wind, pour constater le développement périurbain. Le survol de la Floride constitue même un exercice assez plaisant : des guirlandes de maisons posées au bord de l'eau et parfois dotées de piscines s'enroulent en labyrinthes qui finissent par ressembler à un tapis finement brodé.

Mais les États-Unis n'ont pas le monopole de l'étalement urbain. En Chine, les villes étendent leurs zones industrielles, leurs lotissements pour classes moyennes et leurs infrastructures, à mesure que la population s'équipe en voitures. Les habitants des villes indiennes se précipitent, dès qu'ils en ont les moyens, hors des centres congestionnés, nauséabonds et bruyants. Dubaï construit en plein désert, et même en pleine mer, des hôtels géants, des complexes touristiques et des lotissements qui ressemblent étrangement, vus d'en haut, aux œuvres dessinées en Floride. Malgré une prise de conscience des autorités québécoises, le centre de Montréal continue de perdre des habitants au profit de la périphérie. À Buenos Aires, les avenues rectilignes se prolongent à perte de vue dans la plaine de la Plata. Les collines vierges des environs d'Istanbul se couvrent de tours identiques, ainsi que de quartiers privés gardés vingt-quatre heures sur vingt-quatre comprenant écoles et commerces, destinés aux plus riches mais aussi aux classes moyennes.

En Allemagne, les environs bien nourris des grandes villes – lotissements cossus et arborés sillonnés par des autoroutes confortables – ont acquis le nom de « *Speckgürtel* », littéralement « ceinture de lard ». Aux alentours de Madrid ou de Séville, les « *urbanizaciones* » se sont multipliées, au fur et à mesure que le « miracle économique » permettait aux Espagnols de devenir propriétaires. Des centres commerciaux uniquement accessibles en voiture prennent place à proximité des villes polonaises, entraînant le développement de programmes immobiliers qui

matérialisent l'occidentalisation du pays. La municipalité de Copenhague a donné son feu vert à l'édification, au nord de la capitale, d'un nouveau quartier d'habitat et d'affaires, établi au bord d'anciens docks et conçu de façon à favoriser les transports non motorisés. Pourtant, au sud-est de la ville, Ørestad, un quartier inauguré en 2001 et reposant sur les mêmes principes du « développement durable », ne rencontre pas le succès attendu.

Selon un rapport publié par l'Agence européenne pour l'environnement, qui siège à Copenhague, « plus d'un quart du territoire de l'Union européenne est désormais affectée par l'utilisation urbaine des sols² ». D'après une carte intégrée à ce rapport, les pays d'Europe les plus concernés par le gaspillage d'espace étaient, entre 1990 et 2000, l'Espagne, l'Italie, la Grèce et l'ancienne Allemagne de l'Est. L'Europe centrale et la France viennent juste après, tandis que l'ouest de l'Allemagne, l'Autriche et la Belgique semblent moins touchées. Les côtes, partout, sont plus concernées que l'intérieur, en particulier celles qui bordent la péninsule ibérique.

On pourrait multiplier les exemples à l'infini. La ville se dilate, partout et en toutes circonstances, dans les dictatures comme dans les démocraties, que le pays soit riche, en développement ou sous-développé, qu'il connaisse une expansion démographique ou que sa population stagne. Peu importe que l'étalement urbain soit considéré comme un mal à combattre ou comme une tendance souhaitable, que le pays manque de ressources et d'espace ou que le territoire soit regardé comme inépuisable, que la planification urbaine soit élaborée ou déficiente, l'urbanisation gagne partout du terrain.

Une longue histoire

Il n'y a, au fond, rien d'étonnant à cela. La proportion des citadins, dans la population mondiale, n'a jamais cessé de croître.

² « Urban sprawl in Europe : The ignored challenge », Agence européenne pour l'environnement, 2006.

Elle a atteint 50 % à la fin du printemps 2008, selon l'ONU, et continuera d'augmenter. L'expansion urbaine constitue même une tendance naturelle. La ville s'étend depuis que, voici plusieurs millénaires, quelques commerçants ont décidé de s'installer, pour faciliter les échanges, au confluent d'une rivière, à proximité d'un gué, sur un plateau ou dans une cuvette. Des artisans les ont rejoints, puis quelques ouvriers, d'autres commerçants, des services, puis une population campagnarde attirée, au gré des époques, par la prospérité, l'appât du gain ou l'espoir d'une plus grande liberté. La rapidité croissante des moyens de transport, la mécanisation, puis l'industrialisation, la diversification des matières premières et l'intensification des échanges ont contribué, siècle après siècle, à cette attractivité. Le bourg est devenu ville, puis agglomération, et enfin conurbation. La ville, généralement plus prospère que les campagnes, procure plus facilement emplois, logements, rencontres, activités culturelles et autres opportunités.

Par la suite ses habitants s'enrichissent et veulent transmettre à leurs enfants une vie meilleure. Après avoir trouvé, parfois au bout de plusieurs générations, le travail, le logement, les richesses qu'ils venaient chercher, les nouveaux citadins veulent de l'espace. La forte densité des villes favorise la propagation des maladies, rend impossible toute intimité, et limite le confort. Les villes les plus denses sont aussi les plus insalubres. Aussi, dès qu'ils le peuvent, les urbains délaissent leur petit appartement dans un quartier ouvrier pour un logement plus vaste. Dans une ville des pays pauvres, ils quittent le bidonville pour trouver place dans un immeuble sans charme, mais équipé de sanitaires. Plus tard, lorsque la fortune le permet, les descendants du villageois venu faire fortune en ville ne se contentent plus du pot de fleurs posé sur le balcon. Tout en demeurant des citadins, ils veulent leur propre maison, si possible avec un petit jardin.