



HAL
open science

Note de lecture sur "Sprawl, A Compact History" de Robert Bruegmann

Fionn Mackillop

► **To cite this version:**

Fionn Mackillop. Note de lecture sur "Sprawl, A Compact History" de Robert Bruegmann. 2006.
hal-00196277

HAL Id: hal-00196277

<https://hal.science/hal-00196277>

Preprint submitted on 12 Dec 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Note de lecture

Sprawl: A Compact History ou : « comment j'ai appris à ne plus m'en faire et à aimer l'étalement... », Robert Bruegmann, University of Chicago Press, 301 p.

Cet ouvrage de Robert Bruegmann, professeur d'histoire de l'art, d'aménagement urbain et d'architecture à l'université de Chicago, a été publié en 2005.

À l'opposé de l'écrasante majorité des livres sur le sujet¹, cet ouvrage prend le parti de dédramatiser l'étalement urbain (ou *sprawl*, terme qui s'est imposé dans le monde anglo-saxon depuis le début du XXe siècle), nous offrant ainsi une mise en perspective historique d'un phénomène qui est souvent abordé d'un point de vue par trop idéologique et moraliste.

L'idée centrale de l'auteur est que l'étalement urbain a toujours existé, par exemple dans les cités de l'Antiquité et du Moyen-Âge. Simplement, avec le développement de « technologies de la mobilité » de plus en plus performantes et de plus en plus accessibles à une part croissante de la population (dont le symbole par excellence est la diffusion massive de l'automobile) ce qui était un phénomène restreint à l'élite est devenu un phénomène de masse, au moins dans les pays développés démocratiques et capitalistes. Le *sprawl* est en effet un corollaire de trois facteurs essentiels : vie privée, mobilité et choix². L'autre point central de l'argument de l'auteur est que le *sprawl* a toujours été critiqué par une élite déplorant la « défiguration » du paysage qu'il serait censé causer ; si ces voix se font peu entendre jusqu'à la fin du XIXe siècle, c'est que seule l'élite pouvait accéder au confort de la vie en maison individuelle dans un cadre « naturel » préservé. Dès lors que la masse a pu y accéder, les critiques ont commencé à pleuvoir.

C'est ainsi que, finalement, l'auteur s'interroge à la fois sur la validité des fondements des critiques du *sprawl* (est-ce forcément une « mauvaise » chose ? ceux qui critiquent le font-ils pour les « bonnes » raisons ?) et sur la pertinence des « remèdes » proposés, notamment le *smart growth* et la « durabilité » urbaine : ne sont-ils pas, en fin de compte, pires que le mal que l'étalement est censé être ? Ne nous font-ils pas perdre de vue des problèmes plus pressants ?

On voit donc que le sujet du livre est en plein dans l'actualité du monde de la recherche et des controverses politiques.

Nous discutons ici les articulations principales de la thèse de l'auteur, ce qui nous permettra de faire le point à la fois sur ce que le *sprawl* est censé être, qui le critique à quelle époque et pourquoi, et les alternatives proposées. Ce livre s'inscrit dans un débat pro/anti étalement très connoté politiquement aux Etats-Unis, opposant les tenants de l'individualisme, du marché et de la culture « populaire » (de classes moyennes en fait), et ceux qui sont en faveur de plus de régulation du développement urbain, censés être des « élitistes ». Ainsi, ce livre a entraîné nombre de commentaires³, du fait de sa charge politique.

¹ Les ouvrages sur le *sprawl*, la plupart critiques, sont tellement nombreux que l'auteur admet n'avoir pu faire une recension complète de cette littérature. Cet effort de recension, quoique incomplet, offre au lecteur une très riche bibliographie.

² Nous traduisons ainsi les termes de « *privacy* », « *mobility* » et « *choice* ».

³ Il suffit pour s'en convaincre de faire une rapide recherche en ligne sur le livre.

Bruegmann est clairement du côté des pro-*sprawl*, et à cet égard, nous tenterons de questionner certains des arguments de l'auteur qui, dans sa volonté de critiquer les critiques, verse parfois dans l'excès inverse de la célébration de l'étalement, censé être une expression de la « liberté individuelle » et de l'action du marché par opposition au contrôle bureaucratique. On pourra aussi d'une certaine façon retourner contre lui l'argument de l'auteur qui dit avoir essayé de chercher le « positif » dans le *sprawl* justement parce qu'il entendait un tel concert de critiques contre lui. Le livre de Bruegmann a été l'objet de recensions très positives dans les médias (pas seulement américains), à tel point qu'on peut se demander s'il ne s'agit pas de la tête de pont d'une séduisante campagne pro-étalement...

Enfin, on pourra reprocher à l'auteur une certaine légèreté dans la méthode utilisée, ainsi qu'une focalisation un peu trop américaine par opposition à la présentation du livre qui prétend donner des clés de compréhension valables dans l'ensemble du monde occidental. On a parfois plus l'impression d'un habile collage que d'une réelle mise en perspective, à tel point qu'on se demande, finalement, si une histoire « compacte » de l'étalement n'est pas une gageure...

D) Comment définir le *sprawl* ? L'histoire d'une notion.

Réfuter les connotations négatives

Bruegmann part de la définition de l'étalement urbain la plus communément utilisée : une forme urbaine de faible densité, éparpillée, avec un degré de coordination régionale très faible⁴ de la croissance. C'est la définition avec laquelle nous sommes spontanément familiers.

À partir de là, il entreprend de réfuter les nombreux mythes qui entourent le *sprawl* et contribuent à lui donner une si mauvaise réputation : d'après l'auteur, ce terme, en effet, est rempli de connotations négatives à l'instar de « consommation ostentatoire » ou « élitisme » ; le *sprawl* est toujours la façon de vivre des « autres ». À chaque fois dans l'histoire que l'étalement a été le fait d'autres catégories sociales que l'élite, alors « les arbitres autoproclamés du bon goût »⁵ de l'époque ont entamé un concert de plaintes, usant de la flexibilité d'un concept de *sprawl* jamais précisément défini et fonctionnant ainsi comme plus petit dénominateur commun. Le terme « a permis à un grand nombre de personnes d'exprimer leur désaccord avec les dynamiques urbaines de leur époque sans nécessairement être d'accord ni sur le diagnostic ni sur les solutions possibles ».

Ainsi, même si le terme, dans son acception actuelle, n'émerge qu'au XXe siècle (c'est un verbe avant d'être un nom), les arguments contre le phénomène d'étalement qu'il désigne forment un corpus beaucoup plus ancien. Aujourd'hui, les arguments que nous entendons contre le *sprawl* ne diffèrent donc pas fondamentalement : ils sont clairement situés socialement selon l'auteur, alors même qu'un grand changement s'opérerait silencieusement. La logique de l'étalement serait en train de ralentir, les villes redeviendraient plus compactes. Ceci découlerait, selon l'auteur, d'une sorte de loi « naturelle » de l'évolution des villes : d'abord, l'enrichissement mène à l'étalement, puis le « super enrichissement » conduit à concevoir la densité comme le nouveau luxe pour les plus riches... Ainsi, on n'aurait vraiment pas de quoi s'inquiéter du *sprawl* !

On notera d'emblée que cette définition du *sprawl* reste très formelle, et n'inclut pas les dimensions qualitatives de la dépendance automobile ou de la composition sociale, même si on saura gré à Bruegmann de pointer le vague du terme et de vouloir donc en donner une

⁴ Introduction, p.9

⁵ p.115-116

définition sur laquelle on puisse travailler. De même, il est *a priori* intéressant de tenter de situer historiquement et socialement la notion de *sprawl*, aujourd'hui non questionnée dans le débat.

Une déconstruction des explications classiques du sprawl

L'argument de « l'anti-urbanisme » est souvent cité dans les études sur le *sprawl*⁶, et c'est certainement une explication un peu trop culturaliste, au sens étroit. Pour Bruegmann, c'est encore une illustration de l'arrogance d'élites intellectuelles (« des Européens et Américains qui vivent dans les centres-villes ») qui n'admettent pas les reconfigurations du mode de vie. Les gens ne sont pas contre la ville, mais ils choisissent différents espaces pour différentes activités sociales, soit la banlieue résidentielle pour la vie de famille et le centre-ville pour aller en boîte de nuit ou visiter les musées.

De même, Bruegmann évacue, d'une façon discutable, la question du racisme comme explication à la suburbanisation : certes, la « *white flight* » a pesé dans les dynamiques urbaines, mais le fait que les villes avec de faibles populations issues des minorités se soient étalées autant que les villes où cette population est forte prouverait que ce n'est pas un facteur essentiel... De même, ce ne serait pas une spécificité américaine : une fois encore, soucieux de critiquer la ville dense, il prend le cas de Paris et ses banlieues... Cela suffit-il à évacuer cette dimension ?

L'explication la plus communément admise du *sprawl*, cependant, serait qu'il découle « d'un système capitaliste insuffisamment régulé »⁷. Bruegmann estime que ce raisonnement s'appuie sur deux prémisses fallacieuses : d'abord, l'idée que les facteurs économiques sont centraux dans la vie sociale et dans la définition des formes urbaines, alors que les rapports entre les deux sont « bien moins directs et évidents qu'on peut le penser »⁸. La seconde idée que Bruegmann rejette est la notion de « *market failures* », avec par exemple les promoteurs immobiliers qui décideraient tous de faire de la basse densité parce que les pavillons seraient plus rentables que les immeubles d'appartements, d'où l'étalement urbain en conséquence. Or, dans le passé, nous dit-il, on accusait le capitalisme de causer des densités trop élevées dans les centres-villes pour le même motif de recherche du profit, et les critiques de l'époque appelaient justement à plus *d'étalement* pour améliorer les conditions de vie des pauvres. De même, de nombreuses villes créées au XIXe et admirées par les anti-*sprawl* l'ont été par des promoteurs immobiliers travaillant sans intervention des pouvoirs publics. Par ailleurs, certaines villes, comme Londres, étaient étalées dès le XVIIe siècle alors qu'elles ne présentaient pas un système capitaliste aussi abouti qu'aujourd'hui.

Cette réfutation des attaques contre le capitalisme permet à l'auteur de faire justice à l'idée générale que les Américains auraient été forcés par « une cabale d'entreprises privées soutenues par les pouvoirs publics » à vivre dans des banlieues étalées. Il prend comme exemple de cette idée la fameuse histoire de General Motors qui aurait détruit les lignes de tramway pour rendre les gens dépendants des bus puis des automobiles : or, le bus serait simplement plus flexible et moins cher à exploiter, et la disparition du tram, dans la logique de l'histoire.

Après le capitalisme, ce n'est que justice de discuter une autre thèse, selon laquelle le gouvernement fédéral serait le principal responsable de la suburbanisation massive. En construisant des autoroutes, en subventionnant les emprunts immobiliers des accédants à la propriété, en octroyant des crédits d'impôts aux propriétaires, et en discriminant entre les

⁶ Il n'est qu'à voir par exemple le classique de K.T. Jackson, *Crabgrass Frontier*, mais il existe des dizaines d'autres ouvrages développant cette approche.

⁷ *Idem.*

catégories sociales et raciales, l'Etat aurait poussé la majorité des habitants à s'installer dans des banlieues étalées et ségréguées. En fait, nous dit Bruegmann, de nombreuses autoroutes étaient lancées avant l'intervention fédérale des années 1950, et souvent à l'initiative des intérêts économiques des *downtowns*, dont le retour en force récent prouverait qu'*in fine* les autoroutes ont eu un impact positif...De plus, le soutien aux emprunteurs désirants accéder à la propriété était, et est toujours, accessible aux habitants des centres-villes aussi bien qu'à ceux résidant en banlieue. Par ailleurs, la pratique du *redlining*, l'exclusion de certains quartiers, principalement ouvriers et /ou de minorités, du mécanisme de soutien aux emprunts n'aurait eu qu'un faible impact, car « de toute façon les pauvres ne pouvaient pas accéder aux emprunts par les canaux formels des banques »⁹. Et qui plus est, on avait déjà plus de 50% de propriétaires aux USA avant la première guerre mondiale, donc les mécanismes d'accès à la propriété auraient finalement bien fonctionné...Enfin, l'auteur discute de l'impact des crédits d'impôt pour les propriétaires. Cette disposition du code fiscal aurait fortement encouragé la construction résidentielle, mais Bruegmann rappelle que cette disposition n'a jamais ciblé particulièrement les banlieues, et pouvait donc, théoriquement, s'appliquer aussi à l'achat d'un appartement en centre-ville, ce qui signifie que s'il y avait vraiment eu une demande pour ce type de bien, l'industrie immobilière aurait répondu...En clair, ces politiques fiscales n'ont nullement avantagé la suburbanisation. D'autres argumentent que le gouvernement fédéral dépense beaucoup plus de dollars dans les *suburbs* que dans les centres-villes, mais ceci s'expliquerait par le fait que les banlieues concentrent la majorité de la population américaine. D'ailleurs, l'auteur rétorque que les centres-villes reçoivent plus parce qu'ils concentrent des populations pauvres et âgées qui reçoivent l'aide sociale !

À l'échelle du gouvernement local, souvent accusé de stimuler l'étalement, l'auteur entend discuter de l'impact du zonage des terrains à bâtir : souvent, celui-ci sépare les usages des sols, restreint les projets mixtes (résidentiel/ commercial) et impose une taille minimale de parcelles¹⁰. D'abord, d'après l'auteur, le *sprawl* était déjà en route avant la mise en place du zonage dans les années 1920. Ensuite, le zonage n'a fait que refléter les logiques déjà à l'œuvre sur le terrain, d'où une réplique « des choix spontanés des individus »¹¹, donnant à tous la possibilité de contrôler l'évolution des environs de leur résidence, une possibilité naguère l'apanage des riches et puissants...En fait, c'est les tentatives des anti-*sprawl* dans les années 1960 d'imposer des parcelles plus larges aux promoteurs qui auraient le plus stimulé l'étalement. Enfin, l'idée qu'un gouvernement métropolitain fragmenté accentuerait l'étalement par la compétition entre les unités administratives serait contredite par l'existence de villes centres occupant l'essentiel de leur aire métropolitaine, tout en étant étalées (comme Tucson, Jacksonville ou Indianapolis), et, réciproquement, d'aires métropolitaines étalées avec des villes centres très compactes (comme Sydney).

Ainsi, le *sprawl* n'aurait que peu à voir avec la structure et les politiques des pouvoirs publics. Bruegmann s'attaque ensuite à l'idée que l'automobile aurait été un facteur d'étalement, alors que le chemin de fer aurait agi dans le sens de densification. L'auteur rappelle fort à propos que l'étalement avait commencé « des siècles avant l'arrivée de l'automobile »¹², et qu'il s'est poursuivi même lors de l'âge d'or des chemins de fer (la ville de Los Angeles, avec les liens avérés entre étalement et réseau de tramways électriques, en est un exemple clair). De plus, même dans les villes les plus denses aujourd'hui, l'usage de l'automobile est souvent massif. Enfin, aujourd'hui, l'usage de l'automobile n'empêche pas une tendance à la densification. Certes, l'automobile, depuis sa diffusion très large, a accru le niveau de mobilité moyen, et cela a rendu l'étalement à large échelle possible, mais ne l'a pas causé.

⁹ P.103

¹⁰ P.105.

¹¹ P.106.

¹² P.108

Pourquoi donc, avant la suburbanisation massive, les villes étaient-elles si denses et le sont-elles restées si longtemps ? Citant Thomas Sieverts, l'auteur nous rappelle que l'homme a pour habitat « naturel » non pas « le champ complètement ouvert ou la forêt profonde mais l'espace entre les deux » puisque l'espèce humaine « privilégie un niveau de densité moyen, ni entassement, ni dilution totale »¹³. Ainsi, la ville (européenne) dense « d'avant le XIX^e siècle » n'aurait été qu'une aberration historique, maintenue par le conservatisme d'une élite d'individus et d'institutions (l'auteur cite « les guildes, les prêtres et les rois »). Ce serait l'affaiblissement de ces forces sociales, plus que les technologies de transport, qui auraient permis la diffusion des villes. L'auteur généralise ensuite en notant que les deux facteurs « les plus étroitement associés » à l'étalement sont la hausse du niveau de vie et la démocratisation, qui ont permis à « la masse » d'accéder au style de vie réservé jusque-là aux riches et puissants, mais que tout être humain désirerait ontologiquement en quelque sorte. Le pavillon de banlieue permet « de bénéficier du même degré de vie privée que le millionnaire de la 5th Avenue, mais pour moins cher »¹⁴ ; de même, la Ford T est venue remplacer le carrosse des nobles, permettant une mobilité physique, et donc sociale et professionnelle, beaucoup plus forte. Enfin, la liberté de choix, troisième élément de la trilogie explicative, est à la portée « de la plus humble famille des classes moyennes américaines », ce qui rend toute situation sociale « beaucoup plus tolérable », alors qu'avant, seul le « banquier new yorkais » pouvait posséder plusieurs domiciles et passer l'été sur la Côte d'Azur. Cela ne veut pas dire pour autant que la richesse engendre l'étalement : de nombreux millionnaires vivent dans des immeubles d'habitation très denses, et si tout le monde était un millionnaire « peut-être que chacun voudrait vivre à Park Avenue ou dans le XVI^e arrondissement de Paris ». Sur cette dernière remarque, l'auteur note que, dans le cas de l'étalement urbain, il y a très peu de liens de cause à effet, mais « d'innombrables forces agissant de façon complexe et imprédictible ». Cet argument de l'impossibilité d'expliquer les « systèmes complexes » reviendra sans cesse dans le livre comme invitation à la « modestie », invitation qui s'apparente à une forme d'anti-intellectualisme débouchant sur la résignation.

Une essentialisation de l'étalement urbain

L'intérêt de la première partie est donc cette recension de ce qui est classiquement présenté, à tort ou à raison, comme les causes de l'étalement urbain : les points cernés par Bruegmann reviennent en effet dans les débats actuels. De même, il est intéressant de faire l'hypothèse d'un étalement qui n'est décrit comme tel que quand il est le fait de la masse, et donc de situer ainsi socialement et historiquement le phénomène.

Mais, si Bruegmann essaie *a priori* de remettre le *sprawl* en perspective historique, c'est pour finalement l'universaliser et l'essentialiser comme une conséquence « naturelle » de villes qui s'enrichissent et qui donnent aux citoyens la possibilité de « choisir », grâce à la mobilité, de vivre leur vie privée. On a là le triptyque qui selon l'auteur explique l'étalement à travers les âges, et qui maintenant, expliquerait la densification à l'œuvre, ainsi que la coexistence des deux : si l'enrichissement général pousse à l'étalement, l'enrichissement extrême de quelques-uns pousse à la densification, dans un mouvement de poids et contrepoids en quelque sorte.

Or, cela revient à donner à la notion de « libre choix », typique des classes moyennes occidentales, une portée peut-être exagérée¹⁵. D'une façon générale, les classes sociales les plus modestes, ainsi que les exclus de l'automobile (pour raisons financières, médicales, ou

¹³ P.109

¹⁴ P.110

¹⁵ Le comble est lorsque Bruegmann, pour commenter une photo représentant des bidonvilles en Turquie (alors qu'en introduction, l'auteur ne prétend pas parler du monde en développement), argue qu'ils reflètent « le libre choix et le désir de vie privée » d'individus qui refusent l'habitat social.

simplement parce qu'ils sont trop jeunes pour conduire) ne sont que peu présents dans cette narration. *Quid* de ceux qui ne peuvent se payer les aspects potentiellement positifs du *sprawl* (l'espace, la maison individuelle) tout en devant en subir les contraintes (notamment en termes de transports)?

De même, il y a probablement un pas, en termes de dynamiques urbaines, entre des villes essentiellement compactes, et connaissant un certain étalement à leurs marges, comme Rome, Paris ou même New York dans une moindre mesure, et des villes plus récentes où l'étalement a toujours été un facteur, comme Las Vegas ou Phoenix, notamment, justement, en termes de liberté de choix des moyens de transport. Dans cette optique, dire que le *sprawl* « a toujours existé » semble un peu léger : peut-être est-ce le cas, mais il n'a certainement pas façonné les villes de la même façon.

Par ailleurs, les réfutations des causes classiques du *sprawl* semblent un peu légères, et même tournent au sophisme, lorsque l'auteur par exemple minimise l'importance du racisme dans les dynamiques (sub)urbaines, en nous disant que les Noirs « choisissent » de vivre dans des banlieues majoritairement noires et que de toute façon, « partout sur terre », il y a ségrégation résidentielle. De même, s'il est clair que ni le chemin de fer ni l'automobile n'ont « causé » l'étalement, l'auteur passe sous silence l'accélération prodigieuse du rythme de l'étalement avec le décollage de l'automobile et la construction des autoroutes, ainsi que l'accentuation du *sprawl* qui a accompagné ces évolutions historiques.

Le propos souffre aussi d'être trop centré sur le cas américain, avec une ville « exotique » (souvent Paris, d'ailleurs, pour montrer que les villes denses ont aussi leurs problèmes...) jetée çà et là pour soutenir l'argumentaire (mais jamais pour le réfuter ou le nuancer), ce qui contredit l'intention affichée dans l'introduction de mettre au jour des dynamiques occidentales, voire mondiales. Ensuite, l'argument persistant que le *sprawl* est une vague de fond historique, voire « naturelle », revient sans cesse comme socle de la réfutation des causes du *sprawl*. La tentative d'expliquer le *sprawl* est plombée par l'argument selon lequel, finalement, la réalité est trop complexe pour l'expliquer...

II) Les formes de la lutte contre le *sprawl* : les trois grandes « campagnes » anti-étalement.

La deuxième partie de l'ouvrage est sans doute plus originale par la mise en perspective historique et sociale des efforts de lutte contre le *sprawl*, efforts aux résultats pour le moins ambigus, voire négatifs : en effet, la lutte serait essentiellement le fait d'une élite voulant imposer sa conception de la ville aux masses, à rebours de l'histoire.

Trois grands moments historiques sont présentés dans une partie qui cependant frappe par la légèreté des arguments et des développements souvent confus. Serait-ce qu'en fait, il n'y a jamais eu de « campagnes » au sens implicite d'une conspiration de « l'élite » contre le « peuple »?

La première « campagne » contre l'étalement aurait démarré au Royaume-Uni, où la prospérité des années 1920 engendra une accélération de l'étalement urbain, d'où les exclamations « de l'élite artistique et littéraire » britannique. Ainsi, l'architecte Williams-Ellis, le plus bruyant des opposants au *sprawl* de l'époque, comparait les nouveaux lotissements à « une énorme limace laissant sa traînée de bave sur le paysage ». Williams-Ellis oppose « le vrai campagnard », issu de l'aristocratie terrienne, aux nouveaux arrivants des classes moyennes avec leur « bungalow rose » tape-à-l'oeil. La solution viendrait d'une planification, par opposition aux mécanismes du marché, conduite par des professionnels tels que lui-même.

L'auteur ne fournit pas d'autres éléments sur cette prétendue campagne anti-étalement. Les citations de quelques critiques prouvent-elles l'existence d'une « campagne » cohérente contre l'étalement ?

L'auteur développe beaucoup plus sur la deuxième grande « campagne », qui se serait déroulée après 1945, aux Etats-Unis, montrant ainsi que sa recherche est essentiellement focalisée sur le cas américain, et que d'autres contextes n'interviennent qu'anecdotiquement, quand ils viennent à l'appui de la thèse de l'auteur.

Le boom de l'après-guerre se traduit par une forte croissance à la périphérie des villes. Les professionnels de l'urbanisme firent entendre leurs critiques, tout comme dans le contexte britannique. Le premier à s'emparer du thème fut le sociologue et journaliste William H. Whyte, avec l'organisation de la première conférence portant spécifiquement sur le thème du *sprawl*. À l'issue de celle-ci, la publication de *The Exploding Metropolis*, « un hymne à la ville dense »,¹⁶ présenta le terme de *sprawl* au grand public et annonça les grands thèmes de la critique. Par ailleurs, les conférenciers contribuèrent à donner à Los Angeles l'image tenace de la ville étalée par excellence avec tous les problèmes s'y rattachant.

Une recension des six grandes critiques du sprawl

Les grands thèmes des critiques du *sprawl* peuvent se décliner sous six rubriques, en allant du plus « spécifique et concret » au plus « général et subjectif », pour reprendre la terminologie de Bruegmann.

La première rubrique est celle des coûts de l'étalement urbain, synthétisée par le monumental *The Costs of Sprawl* publié en 1974. Ce rapport d'une firme de consultants en immobilier, financé par le gouvernement fédéral américain, comprend d'une part une revue de l'énorme littérature (généralement négative¹⁶) sur le *sprawl*, ainsi qu'un travail d'analyse statistique sur les coûts de construction selon que l'on fasse du dense ou de l'étalé. Les auteurs concluent d'une part que l'abondance de la littérature anti-étalement prouve que le négatif l'emporte sur le positif, et, d'autre part, qu'il revient moins cher de construire des lotissements denses. Ce rapport, cité depuis par les anti-étalement, repose pourtant, si l'on suit l'auteur, sur des bases fragiles : d'abord, il ne tient pas compte du facteur taille dans l'estimation des coûts, or les habitats denses sont généralement plus petits que les pavillons de banlieue, d'où le coût moindre. De plus, les lotissements planifiés de bout en bout (*master planned*) seraient plus vulnérables aux aléas du marché immobilier, et les lotissements peu denses, plus flexibles. Le problème fondamental du rapport, cependant, est pour l'auteur le problème fondamental des sciences sociales : l'illusion que si un problème est bien posé, alors les conclusions seront claires, quand seule la subjectivité domine dans ce domaine. Mais alors ceci ne s'applique-t-il pas aux propos de l'auteur ? N'est-ce pas un artifice rhétorique ?

La deuxième grande rubrique est celle des problèmes sociaux supposés de l'étalement, et plus précisément l'idée d'aliénation ou de culture bas de gamme qui seraient favorisées par le cadre diffus de la banlieue. À cela, Bruegmann rétorque que c'est précisément ce qu'on reprochait à la ville dense de l'ère industrielle, et que des études ethnographiques, comme celle de Gans sur Levittown, ont montré que les *suburbs* présentaient un dynamisme culturel comparable à celui des villes denses. De plus, les critiques des banlieues auraient passé sous silence les graves troubles des centres-villes à l'époque (émeutes des années 1960) ou se seraient contentés d'accuser encore une fois la suburbanisation.

Vient ensuite la rubrique des critiques environnementales, avec la montée des préoccupations pour la « nature ». Les anti-étalement tentèrent de lier *sprawl* et pollution, via l'usage massif

¹⁶ Ce qui pour Bruegmann confirme à la fois « le biais anti-suburbain des sciences sociales » et « le biais interventionniste des urbanistes ».

de l'automobile. Bruegmann note cependant, à raison, que l'usage de l'automobile s'était accru aussi dans les centres-villes, où la plus grande densité de circulation et les embouteillages entraînent en fait plus de pollution. Il ajoute ensuite que la cause de la pollution n'est pas l'automobile en soi, mais « l'inefficacité » du carburant utilisé¹⁷. Les anti-*sprawl*, par ailleurs, se seraient opposés au développement de carburants plus propres car cela aurait entraîné plus d'usage de l'automobile et plus de *sprawl*. Ces affirmations sont difficilement vérifiables et relèvent plus de la spéculation que de la preuve scientifique. Par ailleurs, dire que l'automobile pollue moins en milieu diffus n'enlève rien au fait que les *suburbs* se caractérisent par une grande dépendance sur l'automobile, et que plus un nombre important de personnes y vit, plus le nombre d'automobiles en circulation s'accroît, entraînant d'ailleurs la congestion, que l'auteur admet plus tard. Ainsi, il faut regarder à l'échelle d'une métropole donnée, et non comparer une banlieue donnée à un centre-ville donné.

Les affirmations de Bruegmann sont encore plus douteuses quand il prend un autre exemple de la question de la pollution : le cas de l'imperméabilisation des sols par le développement urbain, qui serait moins marqué en banlieue qu'en ville dense. C'est là encore une question d'échelle : quand on regarde le bassin versant d'une métropole, il est clair que la somme des terrains couverts par les banlieues diffuses, et donc plus ou moins imperméabilisés, est supérieure à l'impact d'une ville dense qui serait entourée d'une ceinture verte par exemple. L'argument se fait encore plus vague lorsque Bruegmann évoque la convergence entre le discours sur les limites de la croissance (Club de Rome) et les attaques sur le *sprawl*. Le lien, s'il y en a un, n'est tout simplement pas présenté par l'auteur, hormis un développement confus sur l'idée que « l'univers entier est énergie » (sic) et qu'il sera donc toujours possible d'en disposer. Est-ce un aveu *mezzo voce* de la plus forte consommation d'énergie du développement urbain étalé (réfutée ailleurs)? Impossible de le savoir ici.

La « campagne » en cours depuis les années 1970 et l'émergence d'un discours pro-sprawl

Une « campagne » se déroulerait « depuis les années 1970 ». Cette partie aussi est centrée sur les Etats-Unis. La campagne se serait intensifiée, alors même que l'apogée de l'étalement serait à situer « dans les années 1950 ». Les mouvements anti-étalement classiques ont été rejoints par de nouveaux activistes, contribuant à façonner une définition subliminale du *sprawl* (« litanie ») comme nécessairement négatif, alors même que les preuves ne seraient que très limitées, voire ne seraient que « erreurs statistiques évidentes », ou « travail de journalistes ». Une conséquence de cette « litanie » serait l'émergence, au milieu des années 1990, d'un courant sceptique insistant sur les aspects positifs du *sprawl*.

Comme coup d'envoi de la campagne, deux rapports rédigés sous la direction du professeur Burchell de Rutgers University (*Costs of Sprawl Revisited* et *Costs of Sprawl-2000*) reviennent sur la question d'un coût supposé de la ville étalée supérieur à la ville dense. Pour Bruegmann, les économies dégagées par la construction dense, à supposer qu'elles existent et soient quantifiables, seraient largement atténuées par l'approche « soviétique » qui consiste à dire aux gens comment ils doivent habiter ; par ailleurs, cela engendrerait des coûts administratifs trop importants. Ainsi, les économies à attendre de la densité sont « insignifiantes » quand on les rapporte au PIB¹⁸.

Le rôle de l'automobile est désormais devenu un *topos* : l'auteur s'en prend au livre *Cities and Automobile Dependence*, publié en 1989 par deux chercheurs australiens, une des bases, selon lui, de la troisième campagne. Bruegmann réplique avec raison que la décentralisation des résidences s'est aussi accompagnée d'une décentralisation des emplois. Il en déduit que, « logiquement », avec la baisse de la densité, la durée des trajets tend à diminuer,

¹⁷ P.127.

¹⁸ P.140.

contrairement aux villes denses (il cite Tokyo, mais aussi Los Angeles). Les trajets en automobile seraient plus courts que ceux en TEC, et même si ce n'était pas le cas, le choix individuel se porte vers l'automobile car elle est plus confortable *etc.* Mais dans le cas des villes citées pour la rapidité des temps de transports (Kansas City, Oklahoma City) on peut rétorquer qu'il n'y a pas d'alternative à l'automobile (pas de bus après 19h à OC, ni le dimanche) au lieu de parler systématiquement de « choix » individuel. Pour Bruegmann, afin de faire face à la hausse des trajets, il suffirait de construire plus de routes et de rendre les autos plus « intelligentes ». Là encore, en somme, les choses se résoudreaient d'elles-mêmes.

La destruction des espaces naturels et agricoles, souvent citée comme une des conséquences dramatiques de l'étalement, serait de toute façon un faux problème, car, « partout sur terre, les rendements agricoles s'accroissent et les prix des denrées baissent ». De plus, la superficie totale des terrains utilisés ne représenterait que 5% des Etats-Unis (on pourrait caser toute la pop des EU, à des densités suburbaines, dans l'Etat du Wisconsin). Enfin, la création de parcs naturels a progressé à un rythme supérieur à celui de l'urbanisation. Bruegmann a aussi beau jeu de rappeler les prédictions « apocalyptiques » de Paul Ehrlich sur l'étalement comme menace à la production agricole, alors qu'aujourd'hui, on l'accuse de favoriser l'obésité ! Il a raison de noter la préoccupation quelque peu superficielle et non problématisée de public pour les espaces « naturels » pour des raisons esthétiques et d'aménité¹⁹. Mais il critique les subventions massives à l'agriculture dans les pays riches juste pour préserver ces paysages, notant que cela entraîne aussi une hausse du coût des terrains constructibles²⁰. Ainsi, les activistes anti-*sprawl* seraient indirectement responsables des misères du tiers-monde, mais aussi de la pollution, indéniable, causée par les activités agricoles.

L'auteur évoque aussi la traditionnelle question, qui refait surface, de la diversité et du dynamisme culturels des *suburbs* par opposition aux villes denses. L'autre reproche est celui de « l'aliénation » qui toucherait plus les populations de ces dernières. On peut suivre l'auteur dans l'idée qu'il s'agit là de notions assez subjectives, sujettes à des polémiques peu constructives. Par ailleurs, Bruegmann note que là encore, il y a quelques décennies, on suivait la logique inverse pour stigmatiser la densité comme facteur d'aliénation... Là où on peut être en désaccord avec Bruegmann, c'est sur son analyse des effets socio-économiques de l'étalement et de la fragmentation administrative. Quand certains réclament plus de gouvernement régional et des politiques redistributives (comme à Minneapolis-Saint Paul), Bruegmann prend la faillite de la mise en place de gouvernements régionaux comme « preuve » de leur inutilité, tandis que la prolifération des échelles administratives permettrait aux citoyens d'exercer leur choix de leur lieu de vie « et du niveau de services qu'ils désirent ». De nombreuses études soulignent cependant que ce processus de division administrative se fait souvent selon des lignes de classe et/ou raciales, renforçant les inégalités socio spatiales, et donc s'il y a choix, ce n'est pas pour tout le monde...

Bruegmann s'en prend ensuite à l'argument selon lequel les politiques fédérales auraient favorisé les habitants des *suburbs* notamment par les dépenses en infrastructure routière. S'il ne nie pas ce fait, c'est pour dire que ce n'est que justice, puisque l'automobile est le moyen de transport le plus utilisé (évitant ainsi la question de la possible stimulation de l'usage de l'auto par ces mêmes dépenses), alors même que les dépenses sur les TEC seraient plus questionnables, car ne profitant qu'à une minorité de personnes. Par ailleurs, globalement, l'auto polluerait moins que les TEC, car ceux-ci transportent si peu de personnes qu'ils polluent plus par personne transportée. De toute façon, il est trop tard pour parler de développer les TEC car la majorité des personnes sont habituées à la voiture et vivent en

¹⁹Ainsi, Bruegmann note pertinemment un biais intéressant dans le langage : la construction immobilière « consomme » des terrains, alors que les agriculteurs n'en sont pas accusés ; or, les activités agricoles sont tout aussi artificielles que les autres façons de transformer le paysage.

²⁰ P.142

habitat dispersé...Encore une fois, les choses sont présentées sous l'angle de la fatalité, de l'inéluctable. Ainsi, il faudrait développer des modes de TEC « qui se rapprochent de l'auto ou du taxi, que ce soit sur terre ou dans les airs », et de noter que « le monopole d'Etat sur les TEC bloque l'innovation dans ce secteur ».

Une des nouveautés essentielles de cette troisième « campagne » serait l'émergence d'une alliance qui, selon lui, s'est dessinée entre activistes anti-*sprawl* et environnementalistes, notamment autour de la notion de durabilité, laquelle pour Bruegmann n'est qu'un nouvel avatar de la notion de « limites de la croissance ». En fait, même à l'aune de la durabilité, l'habitat étalé serait supérieur, car « la plupart des habitants pourraient à terme générer l'énergie dont ils ont besoin en utilisant le vent, le soleil, la géothermie ». On est là dans de pures supputations, presque dans la science-fiction. De même, Bruegmann critique l'idée d'un impact de l'étalement urbain sur les écosystèmes et les espèces animales en notant que « nous en savons très peu sur les mécanismes d'extinction » et donc que « toute restriction sur l'habitat humain nous ferait plus de mal qu'il ne ferait de bien aux espèces animales », ce qui est exactement le discours des promoteurs immobiliers dans des projets controversés pour leur impact sur l'environnement²¹. D'ailleurs, comme pour les remarques esthétiques sur le *sprawl*, il affirme que les environnementalistes sont avant tout mus par des arguments moraux et subjectifs, notamment l'idée que « la nature est un système bénéfique et organisé, qui a été perturbé par l'homme et que ce dernier doit restaurer ». On peut répliquer que de nombreux environnementalistes s'appuient sur des recherches scientifiques au moins aussi rigoureuses que celles auxquelles se réfère Bruegmann. Encore une fois, le problème est évacué de façon polémique, quand l'auteur dit que les occidentaux feraient mieux de se préoccuper des malheurs des habitants des *favelas* que des « effets hypothétiques et à long terme du réchauffement climatique ». Le *sprawl* ne serait pas responsable de la hausse des émissions, mais seulement « les carburants utilisés » dans les automobiles...Un argument déjà utilisé avant, et assez discutable.

Une tentative de réponse à l'étalement, le mouvement du « nouvel urbanisme », a émergé dans la critique de l'architecture moderniste des années 1960-1970, et s'est consolidée dans les années 1980 avec la construction de la ville de Seaside en Floride. En 1993 s'est tenu le *Congress for New Urbanism*, suivi de l'ouvrage *Suburban Nation* en 2000, qui définissent les idées du NU : il faut plus de densité, moins d'automobile, plus « d'esprit de voisinage » et le recours aux styles architecturaux locaux doit être privilégié. D'après Bruegmann, une des raisons du succès du NU est son emprunt au discours anti-*sprawl*, alors même que les projets NU ressemblent fortement aux *suburbs* traditionnels, mais dans un emballage plus raffiné conceptuellement. On peut suivre l'auteur lorsqu'il parle de « New Suburbanism » plutôt que d'une rupture : le nouvel urbanisme est en effet très fort en commercialisation, et peut-être un peu plus faible en termes de ruptures effectives²².

L'auteur suggère ici que ce qui est décrié à une époque comme du *sprawl* est accepté comme norme par la génération d'après et admiré ensuite. Il cite les travaux de Reyner Banham sur Los Angeles ou bien *Learning from Las Vegas* de Venuri et Scott Brown comme exemples d'une nouvelle vision de la ville étalée qui la met à égalité des villes classiques en termes d'esthétique. Aujourd'hui, on peut citer Koolhaas. Bruegmann de conclure que les critiques des formes du *sprawl* « manquent d'imagination ». Ainsi, si on peut là encore le suivre sur l'idée que l'appréciation des formes de l'étalement est éminemment subjective, il ne contribue pas par ses conclusions à élever le débat.

La troisième « campagne » aurait vraiment débuté au milieu des années 1990 avec la coordination de leurs actions par plusieurs grandes organisations, comme le Sierra Club ou

²¹ Voir MacKillop (2007), Thèse de doctorat.

²² Idem.

NRDC. Par ailleurs, des ouvrages et une conférence²³ financés par la Brookings Institution eurent un grand retentissement. En plus du mouvement environnementaliste, le mouvement pour la préservation du patrimoine historique, réagissant à l'implantation de Wal-Mart en Nouvelle-Angleterre, se joignit à la « coalition ». Pour Bruegmann, ces mouvements ont utilisé les arguments de la défense du patrimoine et de l'environnement dans le simple but de freiner la croissance urbaine, masquant des objectifs politiques sous ce vocabulaire.

Alors que le discours anti-étalement devient tellement *mainstream* qu'il figure « dans les revues qu'on distribue à bord des avions », un retour de bâton se fait sentir, surtout après la sortie d'un nouveau rapport contre le *sprawl*, commandité par la très conservatrice Bank of America, intitulée *Beyond Sprawl*. En réponse, des lobbies immobiliers financent un rapport des chercheurs de USC, suivi par une série d'articles de *think tanks* libertaires, comme la Reason Foundation ou Heritage Foundation, très heureux d'avoir des arguments à diriger contre l'administration et le *big government*, dont les solutions autoritaires ne feraient rien contre le *sprawl* et auraient des effets pernicious. En fait, il faudrait donner plus de place au marché, sous la forme de taxation de la pollution ou de la congestion routière pour qu'il en sorte des solutions positives. En réponse, les anti-étalement se rangent sous la bannière du *Smart Growth*, un autre concept flou qui permet à des points de vue disparates de s'agglomérer, à l'instar du « nouvel urbanisme ».

Ainsi, l'alliance anti-*sprawl* serait en fin de compte le reflet d'une attitude qui dit que le *sprawl*, c'est les autres. L'intérêt personnel ou de classe est à la base des critiques, pas un diagnostic rationnel (protéger sa propre vue, son accès à l'autoroute...), d'où la référence fréquente à la théorie du « club des propriétaires » (*incumbents' club*) : les restrictions de la croissance urbaine font monter la valeur du terrain, des maisons. D'où des alliances « étranges et éphémères » : il n'y aurait pas de corrélation entre la critique de l'étalement et la couleur politique, mais un « lien de classe », témoignage d'un profond conservatisme de ceux qui se déclarent réformistes. Le succès du mouvement anti-étalement est paradoxalement lié à l'amélioration des conditions de vie, qui fait que les attentes s'accroissent. De façon générale, les critiques du *sprawl* se développent en période de forte croissance, pour se taire lors des périodes de récession.

L'auteur met ainsi en évidence le rôle supposé « d'élites » désirant contrôler les « masses » et leur imposer leurs critères esthétiques et moraux au travers de l'imposition d'un style de vie urbain compact et centralisé, tandis que ces mêmes élites se réserveraient le droit à la qualité de vie suburbaine qui serait le désir de tout individu. À cet égard, l'Europe est particulièrement ciblée, notamment Paris, pour sa « tradition centralisatrice » par opposition à un gouvernement local très fort aux Etats-Unis, qui, malgré sa fragmentation, offrirait la « liberté de choix » à l'individu. En fin de compte, les campagnes anti-étalement ont été globalement inutiles, renforçant l'idée que l'étalement serait une vague de fond de l'histoire contre laquelle on ne pourrait rien, et certainement pas les « élites » dans leur tour d'ivoire, ou plutôt, leur appartement cossu du centre-ville, pour continuer dans le sens suggéré par Bruegmann.

L'idée de mettre au jour les effets pervers de politiques est intéressante et sans doute bien fondée en matière de politiques urbaines où l'on sait que le diable est dans le détail. Mais cet objectif légitime autorise-t-il à rejeter la possibilité même de politiques urbaines sous couvert du fait qu'elles ne serviraient que les « élites », un terme qui ici semble convenablement amalgamer tous ceux qui ne sont pas d'accord avec l'auteur ?

²³ *New Visions for Metropolitan America* d'Anthony Downs et la conférence « Alternatives to Sprawl », respectivement 1994 et 1995.

III) Les remèdes préconisés contre le *sprawl*.

Les remèdes impliquent, sans surprise, plus de contrôle sur la planification urbaine de la part d'élites politiques et/ou culturelles ; ces remèdes se sont traduits, selon l'auteur, par de nombreux effets pervers et ont coûté cher pour des résultats apparemment impossibles à mesurer clairement, et certainement pas la densification tant espérée, qui serait donc, au final, une gageure.

Les tentatives d'empêcher la croissance des villes au-delà du centre seraient une constante de l'histoire, se soldant toujours par des échecs cuisants. Mais il faut attendre la deuxième moitié du XXe siècle pour voir un effort systématique de contrôle du *sprawl*. En effet, par une ironie de l'histoire dont l'analyse est intéressante, les réformateurs ont essayé d'abord de lutter contre les effets négatifs associés à la densité, regroupés sous la notion de *urban blight*. C'est à cette époque qu'Ebenezer Howard promeut le concept de *Garden City*. De même, Frank Lloyd Wright expose le principe de la *Broadacre City*, avec sa densité très basse, une utilisation massive de l'automobile, bref, pou ou prou la *suburb* actuelle...

L'idée de villes décentralisées, entourées de ceintures vertes, marque depuis l'imaginaire des urbanistes, inspirant les *New Towns* et autres *Greenbelt Cities* aux USA. Pour Bruegmann, le fait que les réponses au *sprawl* ressemblent fortement à celles qui sont envisagées pour les maux de la densité prouverait que les urbanistes ont un complexe de supériorité et pensent détenir les réponses à tous les problèmes. Il ne leur fallait alors plus que « trouver un problème adapté à la réponse déjà produite ». Il n'y eut que peu de réalisations de *Garden Cities*, et celles qui existent « fonctionnent tout comme des *suburbs* classiques »²⁴. Si la densité des villes s'est réduite, ce n'est nullement du fait des politiques visant à y parvenir, mais surtout du fait de l'enrichissement général de la population.

*L'émergence des solutions au *sprawl* européennes*

C'est pendant la seconde guerre mondiale, à la faveur de plans de reconstruction, qu'émerge le *Greater London Plan* ; inspiré par Ebenezer Howard, le plan préconise la « dé-densification » de la ville de Londres, la création de ceintures vertes, et un chapelet de villes nouvelles sur le modèle des *garden cities*. En 1947, une loi impose l'autorisation du gouvernement pour toute modification de l'usage des sols, afin de contrôler la croissance urbaine, produisant une intéressante convergence « d'un gouvernement socialiste et des grands propriétaires terriens » aux dépens « des classes moyennes et populaires, frappées par le renchérissement des terrains » : encore une fois, la conjuration des élites. Ainsi, une inversion de la tendance historique vers la propriété individuelle des terrains est mise au service d'un projet de société « conservateur aux points de vue social, politique et esthétique » maintenant les zones rurales comme « prérogative des riches et privilégiés ». Pour Bruegmann, ce type de planification accordait « plus de pouvoir discrétionnaire que n'en ont jamais eu les rois les plus absolutistes », en s'inspirant d'un modèle sous-jacent « d'ordre naturel, comme celui de l'atome et ses électrons » alors que tout le monde savait que « ces idées étaient déjà dépassées ». Finalement, la planification fut un succès d'après l'auteur, mais au prix d'une hausse du prix des maisons, forçant les familles « à vivre à des densités supérieures à celles qu'elles désiraient ». De plus, l'émergence de villes nouvelles à la densité relativement basse engendre des problèmes de congestion routière, tandis que les petits villages, certes préservés architecturalement, se gentrifient... Ainsi, les problèmes de la suburbanisation ne sont pas évités, tandis que le contrôle de la planification sert les intérêts de la caste au pouvoir. De façon similaire, sur le continent, une « élite bureaucratique » prend le

²⁴ P.172

contrôle, conduisant à des restrictions sur la liberté de construction immobilière, en faveur de grands ensembles sous contrôle étatique. Mais, depuis les années 1970, en Europe, avec la hausse du niveau de vie, il y a hausse de l'étalement. Automobile, maison individuelle, centres commerciaux prolifèrent, qui sont tous « bénéfiques pour la plupart des habitants » (p.199) mais qualifiés de *sprawl* par « les observateurs cultivés ». Les urbanistes auraient ainsi cherché à freiner l'étalement, mais les succès (comme dans le cas de Hambourg) ne seraient qu'en trompe l'œil (notamment du fait de règles « protectionnistes » à foison, dont le coût pour la société est énorme). Les politiques européennes négligeraient ainsi la « préférence » des résidents pour l'habitat pavillonnaire et l'automobile.

Les tentatives de lutte contre le sprawl aux Etats-Unis

Les urbanistes américains sont galvanisés par l'expérience européenne, notamment britannique et scandinave, et veulent l'imiter. Mais le système américain donne le pouvoir aux autorités locales. C'est là que la « révolution silencieuse » voit de nombreux Etats adopter des mesures de gestion de la croissance urbaine, dès le début des années 1960. On semble s'orienter alors, au début des années 1970, vers une législation nationale sur l'usage des sols, mais cette proposition restera lettre morte avec la crise économique du milieu de la décennie. Pour Bruegmann, c'est le signe d'une résistance à la volonté des « élites » d'imposer des restrictions sur les libertés individuelles. Les restrictions sont alors accusées de heurter l'économie et d'être élitistes, contre les « petits »²⁵.

En fait, si l'on va jusqu'au bout des pratiques de régulation de la croissance (comme dans les cas de Nantucket et Portland aux USA), on ne fait que restreindre l'accès à une bonne qualité de vie pour les plus défavorisés. Il y a « des gagnants et des perdants », les promoteurs savent qu'ils peuvent faire payer les surcoûts aux acheteurs de maisons. Les propriétaires de petits commerces sont contents de ne pas avoir à affronter la concurrence de Wal Mart, mais les perdants sont « tous les habitants futurs potentiels » (216) qui paieront le prix des régulations. Ainsi, seuls des endroits d'une grande beauté scénique, avec une population relativement aisée et des employeurs ne pouvant pas facilement délocaliser, peuvent se permettre ce genre de politique. La régulation du *sprawl* ne serait qu'une tentative de créer un paradis artificiel, coûteux, et injuste.

Conclusion : une analyse stimulante, mais parfois trop idéologique

Bruegmann a le mérite d'avancer clairement des arguments intéressants sur les aspects « positifs » de l'étalement urbain, dont certains semblent pertinents. À une époque où l'on parle de « mollesse » idéologique, on ne peut qu'accueillir positivement une prise de partie claire. Ainsi, on a ici une mise en perspective historique et géographique du phénomène, qui montre qu'il n'est ni totalement contemporain, ni purement américain, ni seulement dépendant de l'automobile ou des autoroutes. Par ailleurs, l'auteur a raison de noter qu'il y a une dimension de choix personnel dans la suburbanisation massive, ainsi que dans l'usage répandu de l'automobile. De plus, il semble que les critiques de l'étalement émanent effectivement, parfois, d'élites prétendant dire qui doit vivre où et comment. Enfin, l'ouvrage est utile par sa recension des étapes de la construction de la notion de *sprawl*, ses critiques et ses soutiens. En ce sens, il constitue une base de donnée bibliographique précieuse.

²⁵ Pour enfoncer le clou et bien relier planification urbaine et « totalitarisme », Bruegmann cite un cas où les politiques anti-sprawl de l'après-guerre ont été efficaces, mais au prix de la liberté et de la qualité de vie : ainsi, les soviétiques auraient eu beaucoup de succès à Moscou, mais « au prix d'une réduction dramatique des libertés individuelles » ; de toute façon aujourd'hui, la campagne moscovite se remplirait de grands pavillons dans une logique d'étalement urbain, car les Russes « ont embrassé le marché ». (P-198).

Mais ce dernier point ne peut-il pas être retourné contre l'auteur ? En effet, certaines catégories urbaines (et donc sociales) ne figurent pas dans cet exposé des mérites de l'étalement, par exemple ceux qui ne disposent pas d'une automobile, pourtant nombreux aux Etats-Unis, et souvent parmi les catégories les plus fragiles : personnes âgées et/ou dépendantes, immigrants illégaux, pauvres... Quelle est leur liberté de choix ? Quelle place ont-ils dans la ville étalée ? Par extension, les « élites » ont-elles tort, en développant les transports en commun et en encourageant le développement compact, de vouloir leur rendre la ville (et donc la vie) plus accessible ? Le propos de Bruegmann n'est-il pas, au regard de ces individus, proprement élitiste justement, en ce qu'il est l'expression de ce qu'une personne aisée pense être bon pour la « masse » qu'il prétend connaître ?²⁶ Encore une fois, la notion de libre choix, et ses corollaires de *privacy* et de mobilité sont des explications assez légères des dynamiques urbaines. De même, le recours aux descriptions depuis le hublot d'un avion et les photos attenantes, comme preuves d'un étalement à l'œuvre partout dans le monde, apparaissent comme une approche quelque peu touristique des dynamiques urbaines, et ne constituent pas en l'état une preuve de grand chose. Le livre est donc souvent plus un pamphlet qu'une analyse, et à cet égard n'échappe pas aux limites du genre.

²⁶ À cet égard, nous ne pouvons résister au plaisir de mentionner les conditions de vie dudit auteur : le comble de l'élitisme ne serait-il pas de promouvoir l'étalement « pour les masses » alors que l'on vit dans un duplex au centre de Chicago ?