

L'extension problématique du pavillon

L'étalement urbain, qui continue de croître, contraint les Français à prendre leur voiture seuls, malgré de timides avancées pour contrer le phénomène.

Par [Olivier Razemon](#)

Le Monde.fr - Publié le 06 novembre 2021 à 19h00 - Mis à jour le 09 novembre 2021 à 17h05

Habiter dans un village du Morvan et passer quatre jours sur sept sur les routes à la rencontre de ses clients, dans un rayon de 400 kilomètres. Vivre à Die (Drôme) et chercher du travail dans le parc d'activités de Rovaltain, autour de la gare TGV de Valence, à 75 kilomètres de chez soi. Travailler dans la banlieue d'Epinal et déménager dans un charmant village perché à 900 mètres d'altitude, dans le massif des Vosges. Et, à chaque fois, ce refrain : « *Ben oui, en voiture. Comment voulez-vous que je fasse autrement ?* »

Selon Bastien Sibille, président de Mobicoop, « tant qu'on construira des zones pavillonnaires, il sera très difficile de sortir de l'«autosolisme» »

Vivre toujours plus loin de son travail, des commerces et des services, c'est obligatoirement voyager seul dans l'habitacle. « *Il est très compliqué de sortir des mobilités individuelles sans repenser la ville, l'éloignement domicile-travail-lieux de consommation. Tant qu'on construira des zones pavillonnaires, il sera très difficile de sortir de l'«autosolisme»* », résume Bastien Sibille, président du directoire de la coopérative de covoiturage [Mobicoop](#).

Des zones urbaines en expansion

Or l'étalement urbain continue d'avancer, inexorablement. Dans une note publiée à la mi-octobre, [La Fabrique écologique](#), un think tank présidé par l'économiste Géraud Guibert, rappelait que la transformation de terres agricoles en zones urbanisées se poursuivait, dans les années 2010, à un rythme de 25 000 hectares par an. « *La consommation foncière est la plus forte le long des axes routiers ainsi qu'autour des villes nouvelles et des grands pôles de développement économique* », est-il souligné.

Entre 2007 et 2017, la population des communes peu denses a augmenté de 0,6 %, contre 0,4 % pour les communes denses, confirme l'Insee. Les impératifs familiaux pèsent dans la balance. Le choix d'un logement obéit à des critères comme le lieu d'emploi du conjoint, le cas échéant celui de l'ex-conjoint avec qui on partage la garde des enfants, sans oublier la qualité des collèges et lycées ou les activités extrascolaires...

Les lieux de vie, de travail et de loisirs continuent de s'éparpiller autour et loin des villes, ne laissant pas d'autre choix au particulier que de monter seul dans sa voiture

Ainsi, les lieux de vie, de travail et de loisirs continuent de s'éparpiller autour et loin des villes, ne laissant pas d'autre choix au particulier que de monter seul dans sa voiture. En outre, lorsque l'habitat se déplace plus loin, une partie de l'activité prend le même chemin, ajoute Sylvie Landriève, directrice du [Forum Vies mobiles](#) et coautrice de [Pour en finir avec la vitesse](#) (L'Aube, 15 euros) : « *L'économie résidentielle, comme les services à domicile, les approvisionnements quotidiens, les restaurants ou le jardinage, accompagne les habitants.* »

Comment en est-on arrivé là ? « *La dispersion spatiale des modes de vie est produite par la vitesse* », répond M^{me} Landriève. Car aller vite, c'est d'abord aller loin. « *Lorsqu'on construit des infrastructures routières ou ferroviaires qui permettent d'augmenter la vitesse, les usagers réinvestissent le temps qu'ils ont gagné en se déplaçant davantage. Cette loi se vérifie depuis le début du XX^e siècle, au moins* », explique Clément Dusong, auteur d'une thèse consacrée à l'usage du vélo en banlieue parisienne.

Des solutions éparpées

Pourrait-on renoncer à l'étalement urbain, par exemple en raison de l'augmentation du carburant ? Pour l'heure, à l'exception de quelques groupements associatifs opposés localement à la construction de telle zone commerciale ou de tel aéroport, il n'existe pas de mouvement social dénonçant l'étalement urbain, à l'image des manifestations pour le climat ou des associations prônant l'usage du vélo. « *Malgré des années de discours*

officiels, les politiques publiques ne sont pas assez puissantes pour contrer le phénomène », déplore Aurélien Bigo, auteur d'une thèse consacrée aux « transports face au défi de la transition énergétique ». La dernière illustration en date de cette impuissance remonte au 14 octobre, lorsque Emmanuelle Wargon, ministre du logement, a [présenté le modèle du pavillon avec jardin comme un « non-sens écologique, économique et social »](#). Le propos a déclenché l'ire immédiate du lobby des constructeurs de maisons, contraignant la ministre à publier une mise au point le lendemain.

Pour l'heure, la principale réponse à l'augmentation des distances consiste à bâtir de nouvelles infrastructures de transport, extension des lignes de tramway, dessertes par bus des communes périphériques, parkings pour covoitureurs ou « transport à la demande », une navette qu'il faut réserver. Aurélien Bigo note toutefois une bonne nouvelle : *« Le nombre de kilomètres parcourus par personne en voiture chaque année n'augmente plus ; on semble parvenir à un point de saturation, car les usagers ne veulent pas passer toujours plus de temps à se déplacer. »* Après toutes ces heures seul en voiture, on finit par trouver le temps long.

Olivier Razemon