

HABITER DANS LE PÉRIURBAIN *les Cahiers, n° 161,* *Institut d'aménagement et d'urbanisme Île-de-France,* *2012*

Francis Beaucire

DANS **TRANSPORTS URBAINS 2014/1 N° 123**, PAGES 31E À 32E

ÉDITIONS **GROUPEMENT POUR L'ÉTUDE DES TRANSPORTS URBAINS MODERNES**

ISSN 0397-6521

DOI 10.3917/turb.123.0031E

Date de mise en ligne : 01/06/2019

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://stm.cairn.info/revue-transport-urbains-2014-1-page-31e?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Bibliographie

Les espaces périurbains suscitent depuis quelques années des approches renouvelées de la part des chercheurs mais aussi des urbanistes et des aménageurs. En résumé, un périurbain conçu comme une anomalie, parce qu'il est en rupture avec la forme compacte de l'extension urbaine européenne dans le temps long, cède le pas à des approches plus circonstanciées, principalement dans la mesure où, à la suite d'un demi-siècle de peuplement, ses formes et ses fonctions se sont diversifiées et même densifiées. Chacun à sa manière, les ouvrages décrits dans cette rubrique permettent de mesurer tout à la fois l'attraction exercée par ces espaces sur la recherche et l'aménagement, et la diversité des approches dont il fait l'objet.

Francis Beaucire

L'ouvrage publié par le Certu est entièrement consacré aux espaces périurbains. Marie-Christine Jaillet, sociologue, fait état de la complexification de l'espace périurbain, des espaces périurbains devrait-on dire eu égard à leur diversification, de leur interaction avec d'autres espaces, des fortes critiques dont ils ont été et dont ils sont toujours l'objet, à juste titre sous de nombreux aspects.

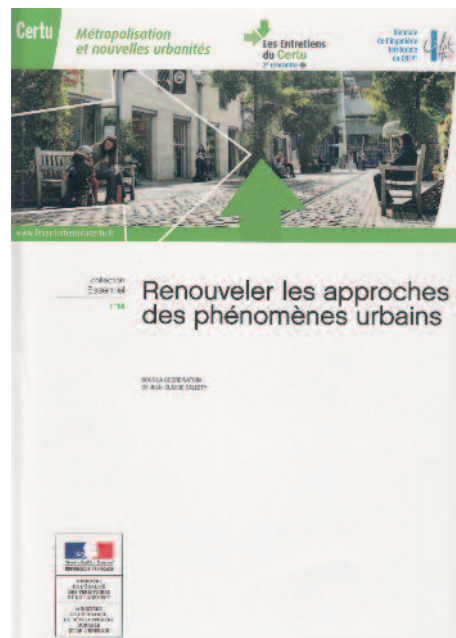
Voici ce qu'écrivait Marie-Christine Jaillet : « *mon propos n'est pas de faire l'apologie du périurbain. Mais la disqualification dont il fait l'objet repose sur des postulats idéologiques qui survalorisent les bienfaits de la vie en ville et minorent ce qui se joue dans le périurbain pour les ménages qui y résident [...]. Il faut donc réévaluer le périurbain, d'autant qu'il constitue aujourd'hui une part non négligeable des ensembles urbains. La condition périurbaine est une des manières de vivre l'urbanité, elle en est une expérience à côté d'autres, la condition citadine par exemple.* »

La diversité des formes d'habitat, la diversité des organisations géographiques, des « agencements » territoriaux selon le terme qu'utilise Marc Wiel (*Étalement et mobilité*, La documentation française, 2010), fait l'objet de contributions dans chacun des ouvrages cités : c'est un état des lieux plus précis, plus proche des réalités du terrain, qui inaugure une nouvelle période de l'approche scientifique des espaces périurbains. Certaines de ces formes ne sont pas forcément défavorables à une dimension non urbaine de la compacité, et peuvent conduire à des « équations de mobilité », selon l'expression précoce de Jean Gottmann dont le bilan en termes de durabilité n'est pas si éloigné de celui des banlieues urbaines. L'inventaire systématique de ces formes différenciées d'habitat et de mobilité qui les accompagne reste à faire, à poursuivre plutôt, à la suite de travaux qui ont ouvert le chemin.

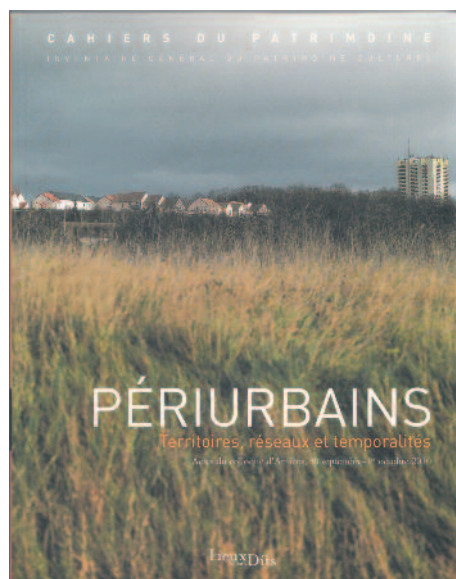
Le chapitre intitulé « États de l'art » dans les actes du colloque d'Amiens que publient *Les cahiers du patrimoine* sous les plumes de Jean-Baptiste Minnaert, Laurent Cailly, Marie Muselle et Annie Fourcaut – un bel ensemble de disciplines des sciences sociales interprétant l'évolution des positions de la géographie, de la sociologie et de l'histoire sur la question périurbaine – est indispensable pour prendre conscience de la mutation des positions sur un phénomène urbain en rupture avec la longue culture urbaine de l'Europe. Il ne s'agit pas du diagnostic de la dispersion périphérique de l'habitat urbain, que chacun des ouvrages présentés dresse, chacun à sa façon, livrant de multiples angles de vue, mais du diagnostic de la pensée scientifique et politique sur la question, une démarche plus inédite qui replace le phénomène et son étude dans une perspective historique : une sorte d'historiographie pluridisciplinaire du périurbain.

« À travers le périurbain, écrit l'historien J.-B. Minnaert, on instruit sans doute le procès des choix sociétaux et urbanistiques du XXe siècle. En effet, les jugements de valeur, souvent fondés, abondent sur cet espace qui prolifère comme l'ivraie. [...] Il lui est reproché, dans le désordre : d'avoir dévoyé l'idéal de la cité-jardin, de gaspiller l'espace et multiplier les linéaires d'infrastructures qu'implique son étalement, et, ce faisant, d'afficher un piètre bilan carbone. Il surconsomme et banalise les territoires qu'il investit, y sème un bâti ordinaire ; il échappe aux structurations qualitatives par l'espace public, et produit in fine des « paysages » dont la plupart des acteurs critiquent l'anomie, l'hétérotopie ou la trivialité. [...] Comment sortir des jugements de valeur ? »

S'agit-il de jugements de valeur, ou d'un aspect seulement, à charge pourrait-on dire, d'une réalité complexe dont la complexité, justement, aura pris son temps pour s'imposer aussi bien à la recherche qu'à l'aménagement du territoire ? Le temps du peuplement et de l'installation des services et des équipements qui permettent l'ancrage de ses populations, elles-mêmes diversifiées.



RENOUVELER LES APPROCHES DES PHÉNOMÈNES URBAINS,
sous la coordination de Jean-Claude Gallety, 2èmes rencontres des Entretiens du Certu tenues en 2012, collection *Essentiel*, n°14, Certu, 2013.



PÉRIURBAINS ; TERRITOIRES, RÉSEAUX ET TEMPORALITÉS,
actes du colloque d'Amiens, 30 septembre-1er octobre 2010, *Cahiers du patrimoine*, n°102, éditions Lieux Dits, 2013.

Bibliographie

Dans l'ouvrage publié par le Certu relatant les deuxièmes rencontres des Entrepreneurs, Guy Burgel, géographe, expose les éléments de son étude de la périurbanisation nantaise. Si la dynamique de l'emploi reste dans l'unité urbaine, écrit-il, avec 84% de l'emploi de l'aire urbaine pour 74% de la population, il n'en demeure pas moins que la croissance de l'emploi aura été entre 1999 et 2006 de 13 000 dans le périurbain pour 42 000 emplois en 1999 (+31%), contre 18 000 dans la ville-centre pour 144 000 en 1999 (+12%). La moitié des actifs qui habitent le périurbain nantais y trouvent également leur emploi.

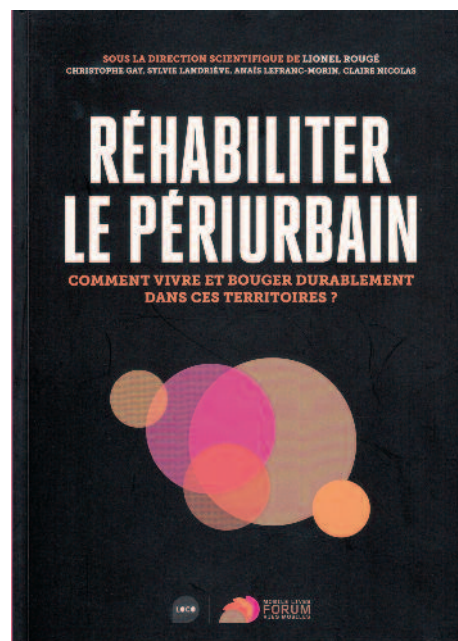
Dans le livre issu du Forum des vies mobiles, Lionel Rougé, géographe, conclut que l'évolution de l'emploi et de cet ancrage local au sein du périurbain installe progressivement un autre modèle qui relativise le modèle centre-périphérie largement dominant mais insuffisant pour justifier désormais la dynamique spatiale des agglomérations urbaines : plus d'emplois qui contribuent à l'émergence de multiples bassins locaux qui s'articulent à des bassins plus vastes polarisés par la ville-centre et dans les métropoles par une collection de centres majeurs, ces petits bassins exerçant eux-mêmes leur influence sur des espaces moins étroitement localisés. Ce qui explique la part finalement élevée des actifs concernés par des déplacements domicile-travail de courte portée dans les couronnes périurbaines, un constat qui rapproche les budgets-transports des villes et de leurs couronnes, comme le rappelle Jean-Pierre Orfeuillat dans son intervention aux Entrepreneurs du Certu. Il expose ainsi ce que l'on pourrait appeler le paradoxe du périurbain : « le périurbain, qui est le lieu de l'éloignement lorsque l'analyse part du domicile, devient le lieu de la proximité lorsque l'analyse part du travail. De ce point de vue, s'agissant de la maîtrise des déplacements contraints, il serait aussi légitime de plaider pour la déconcentration de l'emploi plutôt que pour la densité urbaine. »

L'ouvrage publié par l'IAU Ile-de-France consacre logiquement, après avoir pris acte de l'importance du fait périurbain et de sa diversité, deux grandes parties (« Agir », « Anticiper ») à l'action que le politique et l'urbanisme au sens large peuvent mettre en œuvre dans le but de rendre les extensions périurbaines compatibles avec les objectifs du développement durable, par la densification, l'attention portée à l'architecture, l'organisation territoriale, la capacité à évoluer. Une même attention portée à l'action lors du Forum des vies mobiles, qui consacre une séquence aux pistes envisageables pour promouvoir une mobilité durable dans le périurbain.

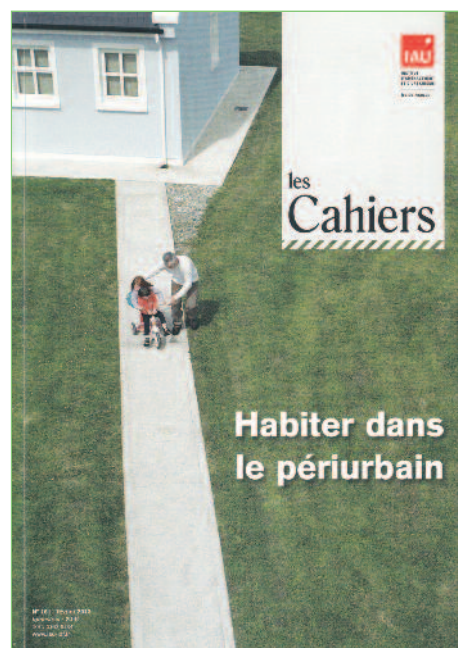
Dans l'article consacré à la production de l'habitat individuel groupé par l'IAU Ile-de-France, les auteures, Marion Delplanque, Valérie Constanty et Sophie Foulard rappellent que « plus de 90% des lotissements de promoteurs (appartenant à de grands groupes) se situent à moins de 2 km d'une gare francilienne. La part de ces mêmes opérations situées à moins de 800 m est inférieure à 20%. Les promoteurs ont donc produit l'essentiel de leurs lotissements dans un secteur éloigné de 1 à 2 km des gares, faisant de la proximité des transports en commun un argument commercial efficace. [...] Mais qu'en est-il des petits promoteurs ? Maintenant que l'essentiel des « bonnes places » est occupé, quel est l'état de la demande dans les communes moins bien desservies ? » Une planification territoriale sur des périmètres élargis semble toujours d'actualité, même si les temps sont à l'invention de formes nouvelles de mobilité, une mobilité durable de basse densité.

La séquence du deuxième Forum des vies mobiles consacrée aux initiatives en faveur de formes de mobilité moins exclusivement asservies à l'usage de la voiture particulière passe en revue ce que l'aménagement peut apporter, comme la desserte des centres commerciaux par les transports collectifs; ce que des modes apparemment inappropriés, comme le vélo, peuvent couvrir en termes de déplacements de proximité; ce que des pratiques nouvelles de l'automobile, comme le covoiturage, l'autopartage ou le transport à la demande peuvent obtenir comme résultats significatifs en termes d'alternative.

L'ouvrage s'achève par une série de pistes de recherche pour approfondir la connaissance de déplacement dans les milieux périurbains : peut-on attendre une montée en puissance des « circuits courts », et que peut-on en attendre ? Quels liens entre la programmation de l'« altermobilité » par les collectivités et l'auto-organisation, une mine de pratiques qui confirment la complexité des modes de vie des habitants du périurbain et par conséquent l'adaptabilité dont ils peuvent faire preuve.



RÉHABILITER LE PÉRIURBAIN ; COMMENT VIVRE ET BOUGER DURABLEMENT DANS CES TERRITOIRES ?
collectif sous la direction scientifique de Lionel Rougé, éditions loco-forum des vies mobiles, 2013,
www.editionsloco.com



HABITER DANS LE PÉRIURBAIN
les Cahiers, n°161,
Institut d'aménagement et d'urbanisme
Ile-de-France, 2012.