



**Norois**

Environnement, aménagement, société

205 | 2007/4

Vivre les espaces périurbains

---

## Introduction

Martine Berger et Marie-Christine Jaillet

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/norois/1211>

DOI : 10.4000/norois.1211

ISBN : 978-2-7535-1553-6

ISSN : 1760-8546

### Éditeur

Presses universitaires de Rennes

### Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2007

Pagination : 7-9

ISBN : 978-2-7535-0616-9

ISSN : 0029-182X

### Référence électronique

Martine Berger et Marie-Christine Jaillet, « Introduction », *Norois* [En ligne], 205 | 2007/4, mis en ligne le 01 décembre 2007, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/norois/1211> ; DOI : 10.4000/norois.1211

---

## INTRODUCTION

---

MARTINE BERGER

LADYSS – UMR 7533 CNRS  
(Université Panthéon-Sorbonne – Paris 1),  
2 rue Valette – 75005 PARIS  
*martine.berger@univ-paris1.fr*

MARIE-CHRISTINE JAILLET

CENTRE INTERDISCIPLINAIRE D'ÉTUDES URBAINES (CIEU)  
(Université de Toulouse – Le Mirail),  
5 allée Antonio-Machado – 31100 TOULOUSE  
*jaillet@univ-tlse2.fr*

Le périurbain est redevenu une question à la mode. S'il a toujours suscité l'intérêt des chercheurs, même lorsqu'il constituait une question plus discrète, il est aujourd'hui l'objet d'un regain d'intérêt de la part des décideurs comme en témoigne le groupe de travail « prospectives périurbaines » de la DIACT<sup>1</sup>. Mais cet intérêt s'inscrit dans un contexte particulier, celui de la montée de la préoccupation environnementale. Souvent réduite par les politiques à la question de l'étalement urbain, la périurbanisation est accusée de ne pas répondre aux exigences du développement durable : elle serait un mode d'urbanisation peu économe de la ressource naturelle et qui induirait des coûts d'équipement et d'usage élevés pour les ménages comme pour la collectivité. Elle est également accusée de renforcer les ségrégations résidentielles. Pourtant, au-delà de ces critiques qui ont justifié l'injonction au retour à une ville dense, et sans nier que pèsent sur les choix immobiliers les contraintes du marché, elle répond aux aspirations sociales d'une partie des ménages français, à leur « goût » pour la maison individuelle et constitue un fait majeur de l'urbanisation de la société française : plus de la moitié de la construction neuve s'est faite au cours de ces trente dernières années sous forme de pavillons, l'offre immobilière périurbaine représente désormais un élément fondamental du marché du logement et des stratégies résidentielles des ménages.

C'est dans ce contexte que le PUCA a confié au GIS Socio-Économie de l'Habitat le soin d'organiser un atelier de recherche sur les périphéries urbaines afin de les revisiter un quart de siècle après l'engagement du processus de périurbanisation, suite à la réforme du financement du logement qui a, au milieu des années 1970, en réponse aux attentes des ménages, favorisé l'accession à la propriété et le développement de la maison individuelle, bouleversant les paysages urbains.

Trois décennies après la loi Barre et le rapport Mayoux, vingt ans après le colloque d'Angers sur les périphéries urbaines, il était devenu opportun de s'interroger à la fois sur qui sont les périurbains d'aujourd'hui – sont-ils les mêmes que ceux d'hier? –, et sur ce que sont devenus les « premiers » périurbains. Comment les uns et les autres vivent-ils leur distance à la ville centre? Quels sont leurs modes de vie et d'habiter? C'est à ces questions et à quelques autres que les chercheurs qui ont participé à l'atelier ont tenté d'apporter des réponses.

---

1. Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires.

Ce qui ressort d'abord des travaux de l'atelier, c'est la difficulté à cerner spatialement ce que l'on nomme « le périurbain » : les définitions de zonage territorial proposées par l'INSEE sont largement inadéquates. L'émergence du périurbain a incontestablement brouillé les frontières entre ville et campagne, en termes de type de bâti, de paysages, d'accessibilité, de vie sociale. L'espace sous l'influence des pôles d'emploi urbain ne cesse de s'étendre : de petites communes rurales situées de plus en plus loin des villes recueillent une part croissante des constructions neuves. Les « campagnes » continuent à s'urbaniser comme le montre Y. Sencébé à propos de communes rurales de faible densité du sud-est du Bassin parisien, où l'on trouve « aussi bien des ruraux qui sont allés chercher leur emploi en ville, que des urbains qui sont venus y trouver un cadre de vie et d'habitation correspondant à leurs aspirations et/ou leurs moyens ».

Une manière pragmatique de contourner cette difficulté a consisté à considérer le périurbain dans une acception large, et à s'intéresser donc à ces espaces continus ou discontinus, proches des villes ou parfois très éloignés de celles-ci, qui ne sont plus tout à fait « de la ville » et qui ne sont plus de la « vraie » campagne, « espaces tiers », « espaces métis », « entre deux » comme le disent les périurbains d'Angers comme ceux de Combs-la-Ville, près de Paris, interrogés par A. Morel-Brochet : ils ne regrettent pas la ville, disent se sentir, certes à la « campagne », mais pas à la « cambrousse ». Quant à ceux rencontrés par C. Aragau dans l'ouest francilien, ils apprécient de n'être ni trop près ni trop loin de la ville, sont demandeurs de plus de services collectifs tout en cherchant à limiter les constructions nouvelles.

Ce qui ressort également des travaux de l'atelier, c'est le constat de la diversité périurbaine : il y a des espaces périurbains parce qu'il y a différentes façons de les habiter. C'est bien cet aspect que privilégient les contributions réunies ici : elles décrivent des modes d'habiter, des horizons de mobilité, des pratiques de l'espace, qu'elles mettent en relation avec la position sociale, l'âge, le genre, les ressources économiques, mais aussi l'origine, l'histoire personnelle et les expériences résidentielles antérieures des ménages « périurbains », autant d'éléments qui pèsent sur leur mode d'adhésion au modèle pavillonnaire, leur manière de se déplacer, leur rapport à la ville-centre et aux centralités périphériques, à l'environnement villageois et aux représentations qu'ils se font des territoires qu'ils pratiquent. L. Cailly, R. Dodier et A. Morel-Brochet mettent en évidence l'influence des « goûts spatiaux » socialement acquis, des biographies résidentielles, tandis que V. Hervouet souligne l'importance de la parentèle dans les horizons des territoires parcourus. Il semble bien que la propension à la territorialisation locale dans les espaces périurbains soit plutôt liée à un habitus populaire, alors que les classes moyennes supérieures seraient plus « métropolitaines » dans leurs pratiques, fréquentant plus volontiers le centre-ville que les nouvelles centralités commerciales périphériques.

Une des caractéristiques majeures de la vie périurbaine, on le sait, est l'importance des déplacements, leur distance également lorsqu'il s'agit des navettes domicile-travail, accomplis pour l'essentiel en voiture. Face à la rareté, sinon à l'inexistence des alternatives modales, le degré de motorisation des ménages constitue un des éléments essentiels de la condition périurbaine. Comme le montre B. Motte à propos des habitants de la grande couronne francilienne, ceux qui ne disposent pas personnellement d'un véhicule sont précarisés, dans un contexte de recul des commerces et services de proximité. Pour les ménages modestes qui bénéficient d'un équipement automobile, le nombre et la portée des déplacements sont réduits pour limiter les coûts d'usage du véhicule. Si les trajets quotidiens sont généralement plutôt bien acceptés par les périurbains en contrepartie de meilleures conditions de logement (V. Hervouet), et la voiture souvent décrite comme un instrument d'autonomie et de liberté, la perception de contraintes existe. Elle varie selon le genre et l'âge, en relation avec les calendriers d'activité, les budgets temps, les horizons des déplacements (L. Cailly et R. Dodier).

Mais dans ces modes de vie conditionnés par une nécessaire mobilité, la recherche de proximité dans les aires de déplacement ne se limite pas aux plus modestes des périurbains. Les catégories sociales les plus aisées peuvent montrer un attachement au maintien des commerces de proximité et sont prêtes pour cela à en payer le prix. Certes, l'éclatement des territoires pratiqués (déjà mis

en évidence dans la région d'Aix-Marseille par D. Pinson et S. Thomann) reste la règle, comme l'indiquent R. Dodier et L. Cailly. Mais on observe aussi des processus de « recentrage », qui donnent un rôle nouveau à des bourgs et des petites villes comme l'ont décrit des travaux portant sur la Seine-et-Marne (M. H. Massot et A. Aguilera<sup>2</sup>), ou les thèses de C. Aragau et B. Motte<sup>3</sup>. Ce dernier met en évidence la relation entre la présence d'un tissu riche de services de proximité et la vitalité des espaces périurbains franciliens mesurée à l'aune de leur bilan migratoire. La présence ou l'absence de certains commerces et services de base constituent un facteur fondamental de différenciation au sein des couronnes périurbaines, dont peu de recherches se sont encore fait l'écho. Ces processus de « recentrage » concernent-ils particulièrement un espace francilien fortement métropolisé, où la dimension du bassin d'habitat et d'emploi, la densité d'occupation de l'espace dans l'agglomération centrale conduisent à un fractionnement croissant en multiples sous-marchés ? Ou bien sont-ils également observables dans d'autres régions, autour d'autres pôles urbains ? Témoignent-ils d'une aspiration à la recherche d'ancrage et de proximité, garante d'un développement périurbain plus soutenable ?

Ces inflexions interviennent à un moment où les territoires pavillonnaires périurbains, s'ils restent par excellence l'espace des familles, abritent aussi de plus en plus, sous l'effet du vieillissement, des couples dont les enfants ont décohabité et des ménages arrivés à l'heure de la retraite. Quels seront les choix résidentiels de ces « natifs » du périurbain, arrivés à l'âge adulte ? Seront-ils porteurs d'un modèle d'urbanité périphérique ? Et comment les « premières » générations qui s'y sont installées dans les années 1980 y affronteront-elles le « grand âge » ? Les espaces périurbains sont déjà et seront de plus en plus confrontés à de nouveaux enjeux : faire place à ceux des « natifs » qui voudront y rester, organiser un cadre de vie adapté à la survenue des handicaps et à la perte de mobilité, prendre en compte le mouvement qui semble se dessiner de retour vers des lieux plus denses et mieux équipés. Ils devront donc trouver les voies d'une plus grande diversification de l'offre résidentielle, laquelle peut favoriser une plus grande « mixité » sociale. Encore faut-il que les périurbains l'acceptent et n'y voient pas une menace ou un risque... L'analyse que fait Y. Sencébé de la difficile insertion d'un lotissement HLM dans l'espace social d'un village de l'Yonne montre que la cohabitation reste, dans ces espaces, une question névralgique.

Au total, ces articles montrent un paysage social plus diversifié que ne le laisse supposer l'archétype du périurbain qu'ils contribuent largement à déconstruire. Mais il y a dans cette vision plus kaléidoscopique de la périurbanité, qui rend plus justement compte de la complexité de la réalité sociale qu'elle recouvre, un risque : celui de se perdre dans une jubilation toute géographique de déclinaison et de description d'une diversité que l'on peut raffiner à l'infini. Aussi peut-on se demander si un des enjeux scientifiques ne consiste pas désormais à tenter de reconstruire une figure enrichie de la périurbanité. Il est probablement aussi nécessaire de considérer plus frontalement les effets de fragmentation, d'insularité, de « clubisation » que génèrent, dans les espaces périurbains, les logiques grandissantes d'appariement électif, ce qui est une autre manière d'aborder la question de la ségrégation sociale et des conditions de co-habitation.

*Cet article a été reçu le 11 janvier 2008 et définitivement accepté le 21 janvier 2008.*

- 
2. AGUILERA (A.), MASSOT (M.-H.), PROULHAC (L.), 2006, « L'intégration du périurbain francilien à la métropole parisienne. Une mesure des flux quotidiens de personnes. » dans LARCENEUX (A.), BOITEUX-ORAIN (C.) (dir.), *Paris et ses franges : étalement urbain et polycentrisme*, Éditions universitaires de Dijon, p. 73-97.
  3. ARAGAU (C.), 2007, *Aménagement d'une voie express et renouvellement périurbain : le cas de la N12*, Thèse de doctorat, Université de Paris 10 (sous la direction de J.-P. CHARVET). MOTTE B., 2006, *La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne*, Thèse de doctorat, Université de Paris 1 (sous la direction de F. BEAUCIRE).

