



HAL
open science

Pour une approche éco-ethno-urbaine de l'habiter

Daniel Pinson

► **To cite this version:**

Daniel Pinson. Pour une approche éco-ethno-urbaine de l'habiter. Conseil Français des Urbanistes (CFDU). Désirs d'habiter : quelles réponses des urbanistes aux nouvelles attentes des habitants?, Editions A'DIFF, p. 57-75, 2004. halshs-01519415

HAL Id: halshs-01519415

<https://shs.hal.science/halshs-01519415v1>

Submitted on 7 May 2017

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.

8^e Université d'été CFDU 27, 28, 29 août 2003

« DESIRS D'HABITER :

QUELLES REPONSES DES URBANISTES AUX NOUVELLES ATTENTES DES HABITANTS ? »

POUR UNE APPROCHE ECO-ETHNO-URBAINE DE L'HABITER

Par Daniel Pinson, Professeur des universités

Directeur de l'IAR (Aix-MarseilleIII)

« C'est à juste titre que le logement est mis en concurrence avec l'auto, à juste titre qu'on reproche au Français de consacrer à sa voiture – qui roule de plus en plus difficilement – des sommes qui pourraient être mieux utilisées à un confort accru.

C'est que la voiture est mieux que le symbole d'une promotion sociale, c'est celui de la liberté. Cette liberté, le logement, trop souvent ne sait pas l'assurer – et il n'est pas douteux, que dans la mesure où un urbanisme approprié saura donner au possesseur d'un logement le sentiment d'y être libre dans un domaine, borné sans doute, mais vaste par son environnement et son ouverture sur la nature ou les distractions proches, la voiture perdrait beaucoup de son attrait »

Georges Meyer-Heine, *Au delà de l'urbanisme*, Paris, CRU, 1968.

Il est inhabituel de voir une institution d'obédience professionnelle afficher les « Désirs d'habiter » comme thème de son Université d'été. Certes cet élan lyrique est ensuite atténué par un sous-titre qui ramène le sujet à plus de « réalisme » (« Quelles réponses des urbanistes aux nouvelles attentes des habitants ? »). Au demeurant un universitaire ne peut que se féliciter d'être le témoin et l'invité d'une manifestation qui prend une telle liberté de ton et dédramatise une posture généralement considérée comme sévèrement technique. A vrai dire cela participe sans doute de ce besoin qu'a le praticien, comme il l'exprime souvent de manière imagée, de ne pas rester « le nez sur le guidon » : il profite du genre « Université d'été », veste à l'épaule, cravate dégrafée et manches retroussées, comme intermède entre les congés et la reprise des affaires, à la fois convivial et détendu. L'ambiance encore estivale de la rencontre permet de débattre de grandes questions de société dont la discussion n'est pas encore compromise par le retour au quotidien du métier.

L'universitaire avance ici sa rentrée, avec un public privilégié, à la fois élève et maître (réciproquement, l'universitaire et le public). Il est ici immergé dans les problématiques, les réflexions et les propositions émanant de la profession et concernant des « réalités » urbaines (qui ne sont finalement que la représentation que nous nous en faisons) sur lesquelles il exerce par ailleurs son observation critique (y compris les pratiques professionnelles). Par là-même il contribue à la construction de savoirs fondamentaux qui, par le recul historique ou le « détour » anthropologique, offrent aux savoir-faire impliqués dans les réalités socio-économiques, la possibilité de conserver l'indépendance nécessaire vis-à-vis de la pression des urgences ou des intérêts particuliers.

C'est bien dans cette perspective que j'aborderai la question de l'habiter et celle de son « désir ». Il s'agira moins, pour ce qui me concerne, d'en rester à un niveau de généralité philosophique, ou même socio-psychanalytique, que de rendre compte de travaux empiriques sur diverses situations de l'habiter, en ville et en banlieue, en France et ailleurs, observées et analysées selon une méthode socio-anthropologique trouvant son origine dans la théorie du « fait social total » de Marcel Mauss (1905). Interprétées à travers cette méthode, elles donnent à comprendre, du point de vue de l'habitant d'abord, le logement et le milieu plus englobant où il s'insère, dans les interactions entre les dimensions matérielles des enveloppes fabriquées pour habiter et les pratiques et représentations sociales des habitants.

Cette présentation ne nous dispensera pas cependant d'un retour sur des notions qui ont été déjà bien explorées, et qui dans les années 60 ont donné lieu à des avancées

significatives, mais peut-être pas suffisamment décisives pour qu'elles entrent totalement dans la « manière de penser » des acteurs divers de la production du logement encore aujourd'hui.

Le choix et le jeu des mots

Habiter (le logement et au delà, sortir du « confort » : l'aesthesis...)

On sait le succès qu'a connu la substantivation du verbe « habiter » depuis qu'Henri Lefebvre, en introduction de « l'Habitat pavillonnaire » (1964), a rappelé la valeur ontologique de l'habiter chez Heidegger, elle-même puisée à la valeur poétique que lui avait attribuée Hölderlin. Rappel qui trouve une profondeur non moindre dans « la poétique de l'espace » de Bachelard lorsque, dans les années 50, il fait surgir d'un corpus littéraire (où le Provençal Henri Bosco n'occupe pas une place négligeable) l'imaginaire puissant qui nourrit la maison comme lieu de protection, de fantasmes et de rêves. Le livre de Bachelard parut à une époque où le monde des campagnes régressait et où commençaient à pousser de nouveaux ensembles de logements en lisière des villes, très attendus pour satisfaire une immense demande de logements. « L'habitat pavillonnaire », pour ce qui le concerne, répondait à une commande du Ministère de la construction et explorait les raisons d'être d'un « rêve » pavillonnaire qui persistait chez les habitants de ces nouveaux ensembles, au désespoir d'une administration qui s'était ralliée à la préférence du collectif et aux thèses de la Charte d'Athènes. L'ouvrage paraissait en même temps qu'un doute s'introduisait dans des générations plus jeunes d'architectes, doute qu'allait encore amplifier la contestation des années 68. Le fonctionnalisme qui guidait la conception du logement et ne le pensait qu'en terme de reconstruction des forces physiques de l'homme de la société machiniste (de la « reproduction de la force de travail » disait-on en reprenant la théorie marxiste) était au centre de la critique contestataire. Progressivement une remise en cause de la notion de « confort » s'élaborait. « L'habitat pavillonnaire » en avait donné le signal de départ : une « pensée sauvage », ignorée de la rationalité fonctionnaliste arrimée aux notions de besoins physiologiques et d'hygiène, remettait en cause cette conception réductrice de « l'habiter » et lui subsituait des couples d'oppositions mettant en avant le devant et derrière, le haut et le bas, articulés au public et au privé, au montré et au caché, au propre et au sale, autant de dimensions symboliques qui superposaient aux pratiques des habitants des représentations de l'« habiter », et que j'ai appelées dans un livre consacré à la formation du concept d'usage dans la pensée architecturale et urbanistique (« Architecture et usage », 1993) l'« aesthesis ». Ce terme grec a donné le mot français « esthétique », mais il avait à l'origine le sens bien plus chargé de l'« être bien ».

Désir (des besoins, des pratiques, des rêves...)

Les querelles d'écoles furent vives (à la hauteur de la violence latente ou non qui traversait cette période de la fin des Trente Glorieuses) mais finalement fécondes. Les « besoins » identifiés par Chombart de Lauwe se heurtaient, comme expression fondée sur une vision normative d'un homme quelque peu abstrait, aux « pratiques » analysées par Henri Lefebvre, comme traduction des actes posés par les groupes sociaux dans la « vie quotidienne ». Le débat faisait sens en regard de la critique du fonctionnalisme, bien qu'il sombrât souvent dans la caricature et les excommunications faciles. Quoi qu'il en soit, des « aspirations » de l'habitant inventoriées par Chombart à la reconnaissance par Lefebvre de la valeur de « poésie dérisoire » des nains de jardins, tendait à se construire une autre conception de l'habiter et par là-même les fondements d'une critique argumentée de la « machine à habiter », terme malheureux de Le Corbusier dont l'interprétation réductrice inspira bien plus les logements des grands ensembles que ceux de ses cités radieuses. Jacques Dreyfus, ingénieur devenu sociologue, qui participa à la rédaction des normes prescrivant les configurations techniques du logement, revint avec bonheur dans son ouvrage « La société du confort » (1990) sur cet épisode peu glorieux du travail de l'administration française.

Ainsi, entre cette date où Le Corbusier dit, en 1946, dans « Manière de penser l'urbanisme », l'importance qu'il y a pour l'habitant à « apprendre à habiter » et celle de 1966 où Lefebvre a recours au terme d' « appropriation », inusité jusqu'alors pour qualifier le rapport de l'habitant à son logement, tout un chemin a été parcouru. Des « besoins » soufflés par la classe dirigeante pour une bonne utilisation du logement par le pauvre, on est passé à la reconnaissance de ses pratiques puis au sens de ses « appropriations » qui, par des actes symboliques – le symbole étant avant tout, étymologiquement, ce qui met en relation – traduit le lien entre l'imaginaire de l'habitant et le lieu où il s'abrite. Même là où l'habitant n'est pas totalement maître de son logement, comme locataire, il est susceptible d'inscrire l'expression d'un souvenir heureux ou d'un rêve qui outrepassé dans leur horizon le lieu même où il est inscrit. François-Xavier Bouchard, dans une série de photos commandées par la Fédération des Organismes HLM (1980), a su saisir ces marques d'appropriation comme autant d'*imago* incrustant l'imaginaire habitant entre les quatre murs d'un *ersatz* de maison. J'ai le souvenir fort, notamment, de ce « Bar de la Marine » réalisé et installé dans son séjour par l'un des héros ordinaires qui peuplent l'ouvrage de F.-X. Bouchard, et, qui, pour l'occasion de la photo, était fièrement campé devant le comptoir de son « Bar de la Marine ».

Les échelles imbriquées de l'habiter :

habiter le logement, habiter la ville, habiter la planète

La réflexion des années 60 engagea donc la voie d'une autre approche du logement. Elle qualifiait une culture de l'habitat, construite autour d'un « modèle culturel » acceptant des différenciations. Elle se poursuit par une approche de l'habiter qui s'élargit « aux prolongements du logis », non pour les enfermer, comme le concevait Le Corbusier, dans une « unité d'habitation de grandeur conforme » telles que ses cités radieuses, mais pour considérer la ville dans sa totalité, et son espace public en particulier, comme un espace habitable et non seulement circulaire. Même si, au cours de cette université d'été, c'est le logement qui a été au centre du débat, dans un contexte marqué par un fort désengagement de l'Etat et une grande réticence de beaucoup de communes à l'accueil du logement social, en dépit des injonctions de la loi SRU, il paraît essentiel aujourd'hui de penser le logement, comme droit fondamental, dans son étroit rapport à la ville.

L'histoire récente du logement semble en effet avoir démontré que si la réhabilitation des centres anciens avait souvent avantageusement remplacé la rénovation-bulldozer qui leur était promise dans les années 60, le renouvellement urbain et l'importance des démolitions qui l'accompagnent disent aussi le large échec des réhabilitations mises en œuvre sur des logements finalement relativement récents, ceux des grands ensembles. Et c'est précisément parce que ces bâtiments solitaires sont incapables d'être les parties solidaires rendant une ville habitable qu'ils sont souvent voués à la démolition ou, tout du moins, être les objets de restructurations plus ambitieuses que les multiples réhabilitations entreprises dans le cadre de la politique de la ville.

On ne saurait trop dire l'importance qu'il y a de penser le logement dans sa relation à la ville, par conséquent à l'espace public qui le lie à elle, en constitue les « abords » et exige de cet espace qu'il soit également habitable. L'habitant, dans son rapport à l'autre, est en effet identifié d'abord par son quartier, la partie de la ville où se situe son logement. Sa dignité personnelle, son estime de soi, passent au moins autant par la réputation de son quartier que par le caractère de dignité de son logement. Tout ce qui contribue à l'habitabilité de l'espace public, à son hospitalité, est alors essentiel et l'expérience montre que cette dernière relève beaucoup de l'intensité et de la diversité de la vie sociale qui s'y déploie, à la différence des zones dortoirs marquées par l'homogénéité sociale et la monoactivité fonctionnelle.

J'ai ainsi le souvenir fort d'un entretien portant sur une ZUP des environs de Nantes, comme celui d'une lecture récente d'un romancier américain, à propos de l'absence de cimetière dans la ZUP comme dans la plupart des villes américaines, du moins en leur partie centrale. Or cette ville des « dernières demeures » qu'est le cimetière participe aussi de l'espace public et de cette mixité fonctionnelle qui en fait toute la valeur comme traduction d'une vie

sociale qui intègre le souvenir, la lignée familiale et la communauté de croyance. Mais il exprime aussi la consistance de l'histoire dans nos sociétés et la portée du souvenir des générations passées dans la formation des générations futures.

Ainsi sommes-nous alors portés vers la question de notre responsabilité vis-à-vis de nos descendants, au regard de sociétés modernes dont l'organisation et la consommation sont devenus des phénomènes ayant un caractère urbain dominant (3MM sur 6MM). Or, selon l'orientation qu'il suivra, on sait désormais que le type de développement des territoires habités aura des effets décisifs sur la planète, en particulier sur son réchauffement, et donc sur son « habitabilité ». Si le développement durable est un « concept-valise », comme le disent certains avec trop de superbe, les évolutions qu'il souhaite maîtriser expriment une tendance dont nous sommes depuis longtemps avertis, un gaspillage des ressources au profit des nantis, mais aussi à très court terme au détriment de tous. Il y a par conséquent dans le développement durable une valeur environnementale qui n'est pas sans rappeler celle de l'hygiène au XIX^e dans les sociétés industrielles : la maladie qui frappe d'abord les faibles finit par menacer les puissants. Ainsi le développement durable pointe, après celle du logement et celle de la ville, encore une échelle supplémentaire de l'habitabilité, et inconnue jusqu'alors, celle de la planète Terre tout entière.

Toutes ces considérations peuvent paraître bien générales et avant de monter en généralité, l'universitaire est tenu d'apporter les preuves de ce qu'il avance. C'est ce que je m'attacherai à faire maintenant en présentant l'approche que nous avons eue au cours d'une recherche récente d'un des problèmes d'habitat et d'urbanisme les plus actuels, celui de l'étalement urbain, et que nous redéployerons pour d'autres recherches sur des sujets voisins.

Une approche éco-ethno-urbaine du phénomène de l'habitat d'écart

Notre équipe de recherche de l'IAR, le CIRTA (Centre interdisciplinaire de recherche sur les territoires et leur aménagement) vient en effet d'être retenue récemment pour un projet de recherche dans le cadre d'un appel d'offres sur le « Développement urbain durable » lancé conjointement par le CNRS et le Ministère de la Recherche au début de l'année 2003. Notre proposition, qui associe une équipe canadienne (le GIRBa), proposait un travail portant sur l'exclusion générationnelle que produit l'étalement urbain du fait de la difficulté d'accessibilité de nombreux services urbains pour des personnes qui ne disposent pas ou plus de l'automobilité dans un contexte d'offre déficiente des transports en commun.

Poursuite de travaux antérieurs

En réalité cette recherche prolonge des travaux antérieurs qui ont été conduits depuis une vingtaine d'années sur la rurbanisation ou la péri-urbanisation, tant en région nantaise (*Du logement pour tous aux maisons en tous genres*, 1985-1987), qu'en région marseillaise (*La maison en ses territoires, de la villa à la ville diffuse*, 1998-2002).

Dans la première recherche, il s'agissait de comprendre la façon dont le fort mouvement d'accession à la propriété s'était effectué dans les milieux ouvriers de la région nantaise. Le titre donné à l'ouvrage édité par le commanditaire de la recherche, le PUCA : « *Du logement pour tous aux maisons en tous genres* » (1985-1987) exprime assez bien la tendance pavillonnaire et l'individuation sociétale qui la caractérise. La multiplication des ménages bi-actifs favorise la différenciation des couples et, avec la motorisation des ménages, les possibilités d'accession sont plus ouvertes, dans la mesure où les choix d'un terrain à construire s'élargissent territorialement. Les salariés d'usine ne participent plus d'un monde relativement fermé au plan des consommations de tous ordres. Avec des méthodes qui empruntent à l'enquête des « pavillonnaires » (entretien semi-directif) et à celles qu'Edgar Morin avaient développées sur Plodemet/Plozevet (village breton atteint par la modernisation), notre étude renoue avec les méthodes ethnographiques préconisées par Mauss (« Manuel d'ethnographie », 1947) donnant une large place au relevé.

Par delà une histoire résidentielle d'accession, et l'exploitation de « compétences langagières » par lesquelles les familles salariées disent leur occupation et leur

représentation de la maison, nous nous attachons aussi à rendre compte, par la photo et son exploitation en « relevés d'espaces habités », des « compétences pratiques » avec lesquelles ces mêmes familles façonnent leur espace au mieux de leur moyens et au plus proche de leur représentations. Une part de ce travail disait aussi l'inscription territoriale du logement, même si l'essentiel de la recherche portait plus amplement sur la mobilisation des salariés, à la manière de ce qu'avaient pu faire Godard et Cuturello (Familles mobilisées, 1980) et sur les configurations architecturales, mobilières et décoratives de l'« espace ouvrier » (Verret, 1978), décliné en une diversité typologique insoupçonnée (fig. 1).

Articuler mouvement et repos

La recherche menée sur la région d'Aix-Marseille s'inscrit dans le prolongement de cette première recherche, mais elle en actualise l'approche, d'une part, en s'intéressant essentiellement à la maison d'accession, et plus au devenir du projet immobilier après un certain temps d'installation qu'à sa réalisation, et, d'autre part, en privilégiant le rapport qu'entretient la maison à cet « urbain généralisé » qui semble s'être substitué à la ville – selon Françoise Choay - et le rôle de la mobilité dans la construction de cette nouvelle relation à l'urbain. Cette mobilité tendrait en effet à construire, selon notre hypothèse de travail, des territoires complexes, plus ou moins familiers, pratiqués et appropriés, tendant à former autour du noyau que constitue la maison, espace dédié au repos, à la « tranquillité », comme le diront les enquêtés, une nuée de parcours plus ou moins éloignés et agités.

Cette recherche a été proposée et retenue dans le cadre d'un appel d'offres du PUCA qui fit grand bruit à la fin du millénaire précédent. Rebondissant sur les invitations de Jean Rémy (*La ville, vers une nouvelle définition ?*, 1990) et Françoise Choay, (*Le règne de l'urbain et la mort de la ville*, 1994), G. Dubois-Taine et Y. Chalas souhaitaient, en avançant le terme de « ville émergente », faire surgir, d'un regard renouvelé sur la ville, l'expression de tendances nouvelles qui auraient annoncé l'urbain du futur. Le constat de ces évolutions suscitent le plus généralement leur condamnation par les acteurs en charge de l'aménagement et de l'urbanisme dans la mesure où elles échappent aux cadres d'actions que souhaitent leur donner le monde professionnel.

Parmi ces figures rebelles le couple auto-pavillon occupe une place de choix. Il est en première ligne des accusations portées à l'étalement urbain, bien que cette forme résidentielle, malmenée du temps de l'« idéologie anti-pavillonnaire » ait été largement réhabilitée par l'échec de « l'habitat vertical » et la défection qui l'a caractérisé dès la seconde moitié des années 70. On sait en effet à quel point l'urbanisme des tours et les barres, car il s'agit en réalité surtout de celui-là, est désormais devenu la partie la plus dépréciée du parc social, après avoir détrôné les quartiers et noyaux anciens des villes et des villages.

Certes l'« idéologie anti-pavillonnaire » a régressé, sous les coups conjugués de la condamnation des barres et des tours et de l'engouement des foules pour le pavillon, par ailleurs libéré par la motorisation des ménages. Le monde de l'urbanisme, bon gré mal gré, accepte ce plébiscite, tout en constatant, avec une impuissance qui n'est sans doute pas dissociable de la culpabilité qu'il entretient vis-à-vis de sa grandiose œuvre déchuée en faveur du logement social collectif, les effets négatifs que cette dispersion entraîne en termes de longueur de réseaux, de charges communales et de dépendance à l'égard du véhicule personnel.

S'intéresser aux territoires vécus

Pour notre part nous n'avons pas voulu ajouter au débat mal engagé par en haut, au niveau de tous les experts et décideurs possibles, entre ceux, d'une part, qui disent qu'on ne peut rien contre cette dilution de la forme urbaine, et le résultat inévitable de tous les bienfaits d'évasion bucolique et de liberté qu'offre le couple auto-pavillon, et ceux, d'autre part, qui persévèrent à en dénoncer les effets néfastes, non plus tant comme illusion « petite bourgeoise », mais comme consécration dispendieuse d'un individualisme encouragé par le triomphe du libéralisme économique. Nous avons fait le choix de comprendre au plus près de l'habitant installé en périurbain, situé plus ou moins à l'écart, la manière dont il vivait cette

situation, après un temps d'installation suffisant. Pour ce faire, nous avons porté notre attention sur les « pérégrinations » (M. Wiel, 1993) qu'accomplit la famille dans ses diverses composantes (les membres de la famille), la nature des territoires qu'elles sont susceptibles de construire, et la valeur qu'elles attribuent tant aux déplacements qui les produisent qu'aux territoires personnels ou familiaux auxquels elles finissent par se familiariser.

A cet effet, et parce que, pour disposer de données statistiques de cadrage, il faut passer par ce type d'entité territoriale, nous avons choisis trois communes significatives du rythme de péri-urbanisation dans la région urbaine d'Aix-Marseille. Cabriès, le long de l'autoroute reliant Aix et Marseille, commune qui reçoit l'essentiel de la vaste zone commerciale de Plan de Campagne (prise comme objet d'étude par d'autres équipes de recherche locale pour le même appel d'offres de recherche), Fuveau, commune appartenant au bassin minier original de Gardanne, et Puyloubier, commune encore largement rurale et notamment viticole, située sur les flancs de la prestigieuse Sainte-Victoire. Contrastées tant du point de vue des activités, du peuplement que du point de vue du paysage et de leur localisation en regard d'Aix et de Marseille, elles nous paraissaient de bons témoins de la formation de ce continuum bâti entre les deux villes.

Mettre en cartes des données d'entretien

Conformément à notre approche habituelle, nous avons mis en œuvre des enquêtes qualitatives en nombre très limité, considérant, à la suite d'Edgar Morin, qu'il était bien plus intéressant pour comprendre une tendance de travailler sur ce qui était « significatif » que sur ce qui était, selon l'antienne quantitative, de l'ordre du « représentatif ». Cette posture n'a pas été prise cependant sans que nous contrôlions la sélection des familles retenues dans l'ensemble des populations de ces communes. Elles ont alors fait l'objet d'entretiens semi-directifs pour chacun de leur membre, dans la mesure du possible et précisément parce que nous faisons l'hypothèse que le fort mouvement d'individuation noté par la sociologie de la famille se traduirait par des choix de destinations, et par conséquent des parcours, forts différents d'un membre à l'autre de ces familles.

Par ailleurs, ayant l'objectif de « mettre en carte » ces parcours et ces destinations engendrées à partir de la résidence, selon des méthodes dérivées de l'ethnographie ou de la théorie de l'« imagibilité » de la ville de l'urbaniste américain Kevin Lynch (1969), nous avons veillé à faire s'exprimer les habitants sur leurs lieux de destination, en les leur faisant nommer, sur les conditions de l'accès à ces lieux (contraints ou choisis) et sur les temps, rythmes et fréquences des déplacements y conduisant. A partir de cette matière, nous avons pu établir, selon une méthode rigoureusement répétée de famille à famille et entrant du point de vue du format dans un cadre facilitant le travail de mise en parallèle et de comparaison, une série de cartes familiales qui donnent à voir les destinations et les parcours selon les membres de la famille, selon les modes de mobilités et les temporalités engagées. Cette série est conclue par une carte de synthèse, qui, par superposition des parcours et des destinations individuelles, donne à voir ce que nous avons appelé les « territoires de la maison » (fig. 2).

Le leurre de l'isolement

Notre hypothèse de départ supposant que la « villa », lieu créé pour le repos, engendre une démultiplication des mouvements, s'est amplement trouvée confirmée; certes, les accédants du péri-urbain visaient une installation « tranquille » loin de la ville et de ce point de vue ils estiment avoir réussi leur projet. On note que le projet a évolué au gré du temps et des couches successives d'accédants qui tendent à monter dans l'échelle sociale. Ainsi si le patrimoine et la famille constituent des motifs initialement privilégiés, l'importance donnée au paysage se renforce progressivement, car la tranquillité recherchée initialement est à chaque instant menacée dans des campagnes qui se sont urbanisées : les lotissements se sont additionnés, les voisins se sont rapprochés et les infrastructures en tous genres se sont multipliées, perçues paradoxalement, par ces péri-urbains, plus comme des nuisances supplémentaires que comme des services facilitant leur accessibilité aux aménités urbaines. En réalité ces infrastructures proviennent aussi souvent de leur propre demande, car ils

n'aspirent à une autarcie quasi « rurale » qu'à l'occasion de cette parenthèse que constitue le Week-End, voire le seul dimanche. Le reste du temps, ils se désolent de ne pas être suffisamment bien desservis par les routes et les autres équipements de la commune. D'une certaine manière la « villa » est aussi une résidence secondaire que l'on vit sur deux modes incompatibles pour un même lieu : son isolement total le WE et son immersion urbaine maximale les jours où il y a nécessité d'accéder rapidement aux services de la ville. L'autarcie rêvée de la villa est en réalité illusoire : un ensemble considérable de fils et de réseaux enfouis ou aériens, de routes et de canalisations relie la « villa » à la ville, et l'apparemment rural que lui attribuent ses habitants n'est qu'une apparence.

Une ségrégation par le haut

L'occupation progressive de l'espace communal et plus largement de l'espace périurbain est par ailleurs marqué par un processus de ségrégation par le haut, car la raréfaction des disponibilités foncières a fait augmenter le prix du terrain à construire d'une manière considérable et les possibilités d'accession des ménages modestes sont sans cesse repoussées à des distances plus importantes ou vers des localisations qui sont de moindre valeur du fait de la dégradation des paysages. Dans une certaine mesure le bassin de Gardanne est affecté par ce type de dévalorisation. Sur le temps relativement long du processus de métropolisation et de péri-urbanisation dont le début coïncide avec les années 70 du siècle passé, on parvient à cerner des mouvements d'installation qui se rapportent à des types de population identifiables. Ainsi avons-nous distingué les « héritiers », les « locaux » et les « colons ». Les premiers forment la descendance des populations villageoises d'origine, les seconds proviennent de la désurbanisation marseillaise et les derniers forment des catégories de cadres, plutôt supérieurs que moyens, que le dynamisme des zones dédiées aux industries de l'électronique et de la haute technologie situées autour d'Aix et dans la Haute Vallée de l'Arc ont attirés.

Un double territorialité

L'analyse des cartes établies pour les familles et leurs membres fait apparaître, comme cela a été dit, des territoires individuels et familiaux. Le terme territoire est-il pertinent pour qualifier des ensembles de trajets et des destinations qui rayonnent à partir du domicile ? Oui, si l'on se réfère aux théories de l'éthologie et de la proxémie de E. T. Hall. Ce sont des itinéraires qui, par leur dimension répétitive, participent de l'univers familier, souvent quotidien des sujets engagés dans le travail professionnel, les études et une consommation domestique et culturelle. Ils participent de déplacements et de destinations auxquels ces sujets accordent une valeur divergente en fonction des motifs et des conditions selon lesquels ils les accomplissent. Avec l'autonomisation des individus - dont divers sociologues ont montré qu'il est un phénomène social d'une très forte intensité, tendant à détruire la pertinence des catégorisations seulement rapportées aux critères socio-économiques -, on mesure la dynamique centrifuge qui anime les vies individuelles à l'intérieur de la famille et le caractère éclaté des territoires qui se dessinent à partir de la maison : celui du père, celui de la mère et ceux des enfants, en liaison avec ces vies individuelles inférées aux occupations, obligées et libres, de chacun. Les cartes élaborées en font la démonstration, et ce qu'elles peuvent avoir de commun, en dépit de leur grande diversité, c'est précisément la mise en évidence de l'éclatement considérable de ces territoires, qu'ils concernent les « héritiers », les « locaux » ou les « colons », même si pour ces derniers l'éclatement apparaît encore plus marqué.

Au terme du travail de rapprochement de ces cartes, qui intègrent les faits et les valeurs véhiculées par les discours des habitants et les rapportent à l'espace, deux types de territoires ont pu être identifiés pour ces ménages : le territoire péri-domestique, auquel s'associe une « appartenance pour soi » et le territoire hyper-métropolitain, auquel s'associe une « appartenance en soi ». Précisons. Le territoire péri-domestique est celui que partage la famille : il excède la maison, s'annexe le paysage visible depuis cette maison, il intègre le lotissement (lorsque la maison en fait partie), le village par les pratiques ludiques qui souvent s'appuient sur l'offre de la commune, mais aussi des localités voisines, dès lors qu'elles

correspondent mieux aux attentes de ces familles du péri-urbain. Une référence au village, village perché de Provence qui donne une identité positive, contribue à former un sentiment d'appartenance, plus ou moins consistant selon l'intérêt plus ou moins profond à ce village : attaches familiales ou simple marquage plus ou moins distingué à la provençalité (tel que le label « village de caractère »).

Le territoire hyper-métropolitain recouvre pour sa part une aire géographique beaucoup moins partagée, mais aussi bien plus étendue que le territoire précédent. Elle réunit la somme des déplacements accomplis notamment pour le travail professionnel ou la formation, pour des types d'achat orientés vers l'équipement de la maison et de la personne, ou encore la fréquentation purement ludique des grandes zones commerciales qui vient pour les circonstances s'associer à des activités de loisirs plus sportives (plongée sous-marine, randonnées dans les massifs : Lubéron, Sainte-Baume, etc.). La pratique de ces itinéraires peut être régulière ou rare, individuelle ou familiale. Elle ouvre à une connaissance vague et limitée, mais suffisante pour aider à la construction d'une bonne représentation mentale du territoire hyper-métropolitain. Elle participe à la formation d'une appartenance en soi qui naît du caractère répétitif de ce type de pratiques par l'ensemble des membres du ménage, et ce même s'ils empruntent des parcours distincts.

Des modes de vie en tension accrue

En développant ce mode de vie, qui donne une importance tout à fait considérable au déplacements automobiles, les habitants du péri-urbain façonnent une autre ville, dilatée, faiblement dense, qui grappillent dans les nombreuses opportunités offertes par un territoire qui, sous cette influence conjuguée d'un habitat dispersé et d'une automobilité accrue, devient, avec la création de zones commerciales qui se sont rapprochées des bassins de vie, nettement polynucléaire. Malgré tout, ces périurbains pratiquent ce recours incontournable au véhicule individuel au moins autant comme une contrainte que comme une liberté. Tout ce qui relève des déplacements quotidiens, assortis de leurs embouteillages journaliers, prend une connotation négative. En font partie les accompagnements d'enfants et d'adolescents aux écoles et collèges, mais aussi aux activités de loisirs qui s'effectuent souvent dans d'autres communes que celles où l'on réside. Les adolescents, en particulier, n'adhèrent plus au projet parental qui faisait de la « villa » un paradis familial replié sur lui-même, et font pression sur leurs parents pour qu'ils les accompagnent en centre-ville, là où ils retrouvent leurs camarades, bien plus volontiers que dans une maison où la « mécanisation (et désormais l'informatisation) au pouvoir » a pourtant créé tout un univers matériel (et virtuel) qui permet de s'abstraire de la ville tout en pouvant en consommer les produits. Tandis que les parents goûtent à leur « tranquillité » dans un environnement dont ils souhaitent qu'il persiste comme environnement naturel, les adolescents renient ce projet en aspirant à une meilleure accessibilité de la ville et de ses centralités. Dans le même temps le départ inévitable des enfants, malgré une prise d'autonomie de plus en plus tardive, met les propriétaires de villa âgés qui auront aussi perdu le lien au travail et les navettes quotidiennes qu'il impliquait, dans une situation de possible isolement lorsque les relations à l'intérieur de la commune sont faibles. L'attachement au rêve et à l'œuvre de « toute une vie » peuvent alors retarder la recherche d'une autre forme résidentielle, plus centrale, que le sentiment d'insécurité (feux, cambriolages) attise cependant.

Vers une conclusion

A travers un tel type de recherche empirique sur la « villa » des « campagnes urbaines », qui peut sembler le mode le plus approchant du « désir d'habiter » dominant aujourd'hui, on arrive à prendre la mesure des inconvénients, pour celui même qui est parvenu à réaliser le « rêve pavillonnaire », de ce mode résidentiel. Beaucoup d'analystes se gargarisent des tendances d'accession en faveur de la maison individuelle pour ériger en merveilleuse traduction de la liberté d'acquérir, de circuler et d'occuper l'espace, la dynamique qui a

engendré l'étalement urbain, entre distillation d'un modèle résidentiel qui a construit sa rente sur l'asphyxie des centres urbains et la désaffection du collectif conçu selon les dogmes du fonctionnalisme. Une analyse fine, et sur une durée suffisamment longue, de l'expérience du projet de pavillon isolé montre les impasses auquel peut conduire un tel modèle : il s'avère au bout du compte essentiellement pensé pour le moment du cycle de vie qui faisait de la famille le moteur le plus actif de la consommation. Manifestement ce modèle pose problème pour des catégories (jeunes et retraités) qui faute de disposer de l'outil incontournable de ce mode d'urbanisation : l'automobilité, et de pouvoir disposer d'un mode de transport collectif performant, se voient privés d'un accès libre aux avantages de la ville, offerts par ses services, son espace public et ses lieux ludiques.

Ainsi l'expression la plus personnelle de l'accédant tombe tôt ou tard sur des obstacles inattendus, ou du moins mal anticipés, qui le concerneront directement, lui (à l'âge de la retraite) ou ses proches (des enfants qu'il n'a pas vu grandir et qui n'adhèrent plus à sa vision de la famille). Mais, par ailleurs, en faisant abstraction d'un environnement plus large encore, en recherchant cette « tranquillité » qui le dispense de prendre en compte sa nécessaire dépendance à la ville ou son inévitable lien aux autres, l'excentré de la métropole qu'est l'habitant du péri-urbain, clone d'une multitude de semblables, s'est fait le complice d'un système qui a accéléré le gaspillage de la ressource foncière, qui a multiplié le nombre des déplacements, augmenté la pollution atmosphérique et contribué à concentrer sur d'autres parties de la ville les nuisances qu'engendre le recours excessif à l'automobile (bruits, occupation parasitaire de l'espace public, dégradation du patrimoine architectural, etc.).

Or une forte poussée se manifeste pour la préservation du patrimoine urbain, expression paysagère de l'espace public urbain, traduction d'un désir d'habitabilité de la ville y compris pour ces habitants des campagnes urbaines qui en font le prétexte de ces sorties qui disent le besoin d'une sociabilité libre, typiquement urbaine, hors du confinement domestique. Et, réciproquement les campagnes urbaines constituées de villas dispersées et souvent clôturées, en plus de soumettre le paysage au diktat d'un projet essentiellement personnel, tendent à soustraire la perméabilité des anciens espaces ruraux en confisquant les droits de passages qui traçaient des parcours assurant la continuité des territoires, et prétendent ainsi s'approprier la totalité d'un territoire et d'un paysage que le randonneur ou le promeneur souvent urbain souhaite vivre comme l'espace de respiration d'une vie hebdomadaire excessivement stressante.

Les deux termes de l'étalement : l'automobile et le pavillon sont dès lors mis en cause comme générateurs d'incohérences qui frappent autant ceux qui ont participé à ce projet de « désir d'habiter » que ceux qui, à d'autres niveaux des territoires, urbains ou naturels, peuvent en être les victimes indirectes, dans la même mesure que le fumeur nuit à sa santé et peut atteindre celle de ses voisins. Le développement durable s'introduit ici, au grand dam de ceux qui, faute de l'avoir inventé, s'en font les contempteurs hautains, en général ceux qui, sur la trace d'un *american dream* contesté de l'intérieur par le *smart sprawl*, chantent les louanges d'un modèle qui ne veut pas réduire sa consommation d'énergie fossile et tend à faire opposition à ceux qui voudraient partager les fruits du progrès. Dans ce cadre, l'urbanisation est fortement interrogée, dans les trois dimensions indissociables du développement durable : la réduction des inégalités sociales, la qualité du développement économique et la préservation de l'environnement. L'économie du sol, la limitation des réseaux, la réduction des déplacements apparaissent ainsi comme des options qui ne peuvent guère trouver de concurrence dans l'hypothétique recherche des moyens d'une automobilité propre : elle n'aura d'effets qu'à la marge et ne permettra pas fondamentalement de résoudre les problèmes d'encombrement.

La question de la densité des espaces bâtis en vient donc à être posée : elle constitue un enjeu en regard d'un préjugé qui en fait l'expression de la promiscuité. Elle l'est aussi relativement au fossé grandissant qui sépare les plus fortunés des plus pauvres ; dans la prise de conscience de la nécessité de réaliser des économies, on peut craindre en effet que les élites ne fassent porter les restrictions, non seulement aux plus pauvres, mais aussi aux classes moyennes. Une grande vigilance s'impose à cet endroit que la mobilisation

encourageante du mouvement altermondialiste a su faire naître avec vigueur. La perspective d'une ville plus compacte, pour toutes ces raisons, appelle alors des initiatives, publiques et privées, donnant lieu à l'élaboration expérimentale de solutions d'habitat relativement denses qui prennent soin des exigences d'intimité et les traitent à travers des configurations architecturales et techniques qui les ménageront en même temps qu'elles s'appuieront sur de nouveaux apprentissages du « vivre ensemble », indispensable barrage à la tentation ségrégationniste.

Ce type d'expérimentation d'un habitat urbain dense a finalement une longue histoire, née avec les expositions universelles (1850...) et trouvée à la fin des années 60 une expression intéressante avec les villages-expo, plus tard ruinée par la politique désastreuse d'un ministre à tout jamais inscrit dans l'histoire par les « chalandonnettes ». On peut espérer que la promotion immobilière plus ou moins sociale fasse preuve d'imagination pour développer à une échelle qui ne soit pas anecdotique des solutions qui, à l'exemple du mouvement des cités-jardins de l'entre-deux-guerres, initie des opérations exemplaires de maisons urbaines durables. Avant que ce type d'expérimentations ne soit engagé en France par le PUCA, des opérations de ce genre ont été réalisées depuis assez longtemps en Allemagne (Laher Wiesen, en frange de Hanovre, vers 1985) presque trop en avance en regard d'une opinion encore insuffisamment alertée sur la gravité du réchauffement planétaire et par ailleurs hantée par sa préférence malade pour le « tour de maison », barrière sanitaire d'un contact avec le voisin trop contigu. Or les inévitables exigences d'économies d'espaces et d'énergie conduiront sans doute, au profit de l'espace intérieur, à trouver les solutions gérant, pour le profit de la meilleure intimité, des contiguïtés/continuités horizontales et verticales dans des petits immeubles individuels ou collectifs. Toutes ces formes « nobles » de la « petitesse » (H. Raymond) semblent en effet offrir aujourd'hui l'alternative la meilleure pour satisfaire à la fois les attentes légitimes du « désir d'habiter » et les contraintes du développement durable. D'ailleurs ce dernier implique de vivre dans une altérité qui ne se limite même plus aux seuls humains ; on a progressivement pris conscience, grâce aux avancées de l'écologie, que cette altérité s'étend désormais à tous les êtres animés ou non qui participent de la planète, plus largement de la nature, et que désormais notre attitude responsable d'être humain au milieu de ces autres partenaires est, comme le dit si bien Michel Serres, de « maîtriser notre maîtrise » de la nature, ce pouvoir que nous avons acquis par la science et qui nous donne aussi celui de détruire la planète et nous avec elle. Dans le domaine de l'urbanisme, l'habitant et ceux qui lui soufflent ses modèles peuvent se montrer de redoutables apprentis-sorciers. L'exploitation du pétrole a ainsi rendu possible ces deux inventions aussi séduisantes que dangereuses : le véhicule individuel qui brûle du gas-oil ou ses dérivés et l'asphalte qui en permet une circulation aussi étendue que l'isolement des maisons sera plus marqué et la création d'autant de surfaces pour leur parcage dans des zones urbaines particulièrement concentrées. Après la canicule et ses pics de pollution, l'intensité des précipitations de l'automne, on mesure assez bien les effets combinés d'une motorisation effrénée et d'une urbanisation produite par elle et pour elle, et le retournement ainsi multiplié des épisodes climatiques violents contre la ville. Il y a dix ans, on aurait dit d'une telle conclusion qu'elle venait d'un prophète de malheur. On conviendra aujourd'hui que le « désir d'habiter » appelle aussi notre responsabilité pour que nos désirs irrationnels ne rendent pas la terre inhabitable ! L'habiter se décline bien en effet non plus seulement à l'échelle de la maison et de la ville, mais aussi à celle de la planète. L'étalement urbain, et la place importante qu'y occupe le pavillon, doivent être examinés sous cet angle.

Références bibliographiques :

- Bachelard, G. (1957), *la poétique de l'espace*, PUF, Paris
Bonnin, Ph, de Villanova, R. (dir) (1999), *D'une maison l'autre, parcours et mobilités résidentielles*, Créaphis, Grane.
Bouchard, F.-X. (1980), *Intérieurs*, Paris, UNOHLM.
Cuturello, P, Godard, F. (1980), *Familles mobilisées*, Plan Construction, Paris.

Choay, F. (1994), « Le règne de l'urbain et la mort de la ville » in *La ville, art et architecture en Europe, 1830-1993*, Centre Pompidou, Paris

Dreyfus, J (1990), *La société du confort*, L'Harmattan, Paris.

Dubois-Taine, G., Chalas, Y. (1997), *La ville émergente*, les Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues.

Dupuy, G. (1999), *La dépendance automobile. Sympômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos, Paris.

Hall, E.-T. (1971), *La dimension cachée*, Le Seuil, Paris.

Haumont, A. et N. Raymond, H. et M.-G. (1966), *L'habitat pavillonnaire*, CRU, Paris.

Le Corbusier (1946), *Manière de penser l'urbanisme*, Les Ed. de l'Architecture d'Aujourd'hui, Paris.

Mauss, M. (1947), *Manuel d'ethnographie*, Payot, Genève-Paris.

Morin, E. (1967), *Commune en France, la métamorphose de Plodemet*, Fayard, Paris.

Orfeuil, J.-P. (1994), *Je suis l'automobile*, les Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues.

Pinson, D. (1988), *Du logement pour tous aux maisons en tout genre*, Recherche-PCA, Paris.

Pinson, D. (1990), *Usage et architecture*, L'Harmattan, Paris.

Pinson, D. , Thomann, S. (2002), *La maison en ses territoires, de la villa à la ville diffuse*, L'Harmattan, Paris.

Raymond, H. (1984), *L'architecture, les aventures spatiales de la raison*, CCI-Beaubourg, Paris.

Rémy, J. , Voyé, L. (1990), *La ville, vers une nouvelle définition*, L'Harmattan, Paris.

Serres, M. (1994), *Eclaircissements (entretiens avec Bruno Latour)*, Flammarion, Paris.

V erret, M. (1978), *L'espace ouvrier*, A. Colin, Paris.

Wiel, M. (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, Liège.