



HAL
open science

VIVRE DANS UNE CAMPAGNE... URBAINE

Daniel Pinson, Sandra Thomann

► **To cite this version:**

Daniel Pinson, Sandra Thomann. VIVRE DANS UNE CAMPAGNE... URBAINE. Sciences humaines, 2002, La France en débats, 39, pp.24-27. halshs-01535466

HAL Id: halshs-01535466

<https://shs.hal.science/halshs-01535466v1>

Submitted on 9 Jun 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.

VIVRE DANS UNE CAMPAGNE... URBAINE

Par Daniel Pinson et Sandra Thomann

Article paru dans la revue *Sciences Humaines*, Hors Série n°39 : « La France en débats », 2002.

Résumé

Si les conséquences de l'étalement urbain sur l'environnement sont très largement débattues, les problèmes posés par la vie en zone périurbaine sont encore méconnus. Le projet d'installation « en pleine nature », dans l'ensemble réussi, présente des inconvénients mal anticipés, du fait que la maison de ces campagnes urbaines, dépend terriblement de la ville et oblige à de quotidiennes et contraignantes pérégrinations automobiles. C'est ce que fait apparaître cet article.

La périurbanisation a fortement marqué, depuis le dernier quart du XXe siècle, la ville d'aujourd'hui. Elle désigne le processus d'étalement de la ville par une occupation, notamment résidentielle, des couronnes urbaines situées au delà du centre et des premières banlieues formées à la fin du XIXe siècle et au début du XXe, puis des ensembles collectifs construits dans les années 60. Distincte de la rurbanisation, qui qualifiait dans les années 70 le redéploiement pavillonnaire stimulé par la politique du ministre Chalandon dans les communes rurales proches des centres urbains, la périurbanisation traduit une dynamique d'occupation lâche et continue, non seulement des couronnes urbaines mais également des intervalles situés entre les centres urbains. Ce phénomène a conduit l'INSEE à formuler de nouvelles définitions, en particulier le concept d'«aire urbaine»* (1), pour traduire la pénétration du rural par l'urbain.

La diffusion de l'usage de l'automobile a largement contribué à cette périurbanisation. L'habitat individuel y a trouvé un vecteur propice à son expansion, stimulé par ailleurs, à une échelle jamais atteinte, par l'amélioration du niveau de vie. L'accession à la propriété en maison individuelle devient en effet, tout particulièrement pour les ménages dont les deux conjoints sont actifs (ménages bi-actifs) un objectif réalisable. Cette dynamique est encore amplifiée par le rejet d'une ville progressivement assaillie par... le tout automobile. Car, bien qu'en théorie l'urbanisme moderne se soit préoccupé d'«espaces verts», les néo-citadins de la ville industrielle ont toujours perçu la ville dense comme un univers d'asphalte et de béton. Les populations urbaines fuient les densités centrales jugées excessives, d'autant que l'éloignement des lieux de travail, eux-mêmes plus dispersés, devient plus maîtrisable par l'auto-mobilité (2). La traditionnelle opposition entre rural et urbain en est devenue obsolète (3).

Entre urbanité et ruralité

Cependant, loin d'être tenue à l'écart de la ville, la maison du péri-urbain s'inscrit dans un ensemble territorial plus vaste, ses habitants la faisant participer à la vie urbaine à travers les relations qu'ils nouent avec d'autres lieux de la ville, par les avantages - qui ne vont pas sans les inconvénients, inattendus et sous-estimés - de l'auto-mobilité. C'est du moins l'hypothèse d'une recherche effectuée à partir d'entretiens réalisés auprès de familles installées en zone périurbaine. A la différence de travaux antérieurs portant sur le pavillon (4), la maison n'est plus seulement appréhendée ici comme lieu de vie, mais aussi comme lieu de la ville. Ce type d'établissement résidentiel en zone périurbaine répond en effet à des choix de vie fortement embrayés sur les valeurs représentées par la maison et plus largement les «campagnes urbaines» (5).

La région métropolitaine d'Aix-Marseille, qui a servi de terrain à cette étude, n'est pas la moins intéressante pour la compréhension du phénomène. Elle présente en effet une continuité presque totale de l'«espace à dominante urbaine» (INSEE). Le choix s'est encore affiné en retenant trois localités (Cabriès, Fuveau, Puyloubier) qui représentaient bien, au fil du temps et entre Aix et Marseille, le phénomène de périurbanisation. Celle-ci s'est réalisée selon des rythmes qui tiennent compte de diverses particularités historiques de la région marseillaise. Ainsi la recherche de proximité vis-à-vis de Marseille, source principale d'emploi, est progressivement remise en cause : l'évolution économique régionale est en effet marquée par une plus grande dispersion des zones d'activités et, par ailleurs, le renforcement du réseau autoroutier comme le recours plus fréquent au véhicule personnel libèrent les choix de localisation résidentielle de la contrainte de distance.

Entre sédentarité et mobilité

La maison du périurbain ou, comme on dit dans le midi, la villa, est perçue comme un pôle de stabilité et, pour reprendre un mot répété à en devenir un tic verbal, de «tranquillité», un univers de repli et de retraite, un «havre de paix». Elle n'est plus simplement le patrimoine ou le lieu d'un mode de vie alternatif au logement de l'immeuble collectif mais une tranche de «nature» qui participe de l'engouement d'une société «machiniste» (Le Corbusier), désenchantée et aujourd'hui friande des thèmes de préservation de la nature. Le jardin est aménagé dans ce sens, artialisé pour être un bout de nature plus «nature» que nature, qu'il offre la surface réduite d'une parcelle en lotissement ou celle, trop vaste, imposée par le règlement d'urbanisme dans les «zones de campagne». Cette villa a tendance à être pensée comme l'achèvement du paysage dans lequel on vient s'établir, au milieu d'une parcelle qui conserve les traces de sa destination agricole antérieure.

La maison participe d'une série de cercles qui coïncident avec les espaces

visibles de ses occupants : le jardin, le paysage environnant. Ces vues fonctionnent comme des panoramiques : ils cultivent l'esthétique pittoresque, s'ouvrent parfois depuis la maison sur des profils prestigieux et si cet arrière-plan paysager n'est pas visible depuis la maison, les déplacements vers d'autres lieux de la ville vont dévoiler les échappées sur cette série de séquences de nature dont on craint l'excessive urbanisation. Les personnes interrogées déclarent volontiers leur hostilité vis-à-vis de projets qui tendent à diversifier l'habitat par des opérations à caractère social, même si elles sont pensées avec un souci d'intégration paysagère évident.

Une vie de pérégrinations

Le déplacement, la «pérégrination», pour reprendre l'expression de Marc Wiel (6) est une composante essentielle du mode de vie des périurbains. Il est la contrepartie intériorisée de leur installation loin de la ville. Il mérite d'autant plus d'être pris en considération qu'il agit fortement sur leurs pratiques et leurs représentations des territoires urbains. La maison est le point de départ et d'arrivée des pérégrinations multiples pour les occupations obligées du travail, comme pour celles motivées pour assurer la vie domestique et les activités qu'une société plus ouverte au monde offre, hors de la maison, en matière de pratiques sportives et ludiques.

Dans un «lieu de résidence» dont la pratique ne se résume jamais à la seule commune de rattachement, plusieurs territoires se font jour, d'échelles métriques différentes, variables selon les membres de la famille et qui sont problématiques en termes d'appartenance.

Il y a en premier lieu le territoire péri-domestique. Inscrit dans le périmètre proche de la maison, il est le plus amplement partagé par la famille. Il associe la figure du village, qui en est l'autre référent, visuel, paysager, identifiant positif et les fragments d'autres communes, par la fréquentation d'association de sports ou de loisirs ou par l'approvisionnement régulier en moyennes surfaces. C'est de cet endroit dont on se dit «être», même si les mots pour le dire sont inadaptés, voire inexistantes.

A ce territoire d'«appartenance pour soi», s'ajoutent des destinations métropolitaines pour des pratiques plus ou moins régulières, comme celles qui couplent l'achat de biens d'équipement avec la recherche des «bonnes affaires», vers les grandes surfaces ou encore vers les multiples manifestations des villages alentours. La mobilité, facilitée par la détention d'un ou de plusieurs véhicules individuels, dessine ici un vaste territoire qui se superpose au continuum métropolitain sans parvenir à le couvrir totalement : la métropole est rendue présente par l'information que livre la pratique des parcours, les paysages en transformation qui bordent les couloirs de pérégrination empruntés, rarement explorés dans leurs replis.

La densité du réseau routier, la dispersion des lieux de destination, les

interventions incessantes sur les infrastructures sont des réalités avec lesquelles l'habitant du périurbain s'est familiarisé. Il en connaît les performances et les limites et saura en tenir compte pour optimiser ses pérégrinations. Cette connaissance pratique construit progressivement une «appartenance en soi» : elle n'a pas la profondeur de l'ancrage de la territorialité péri-domestique, mais la densité des infrastructures et des équipements qu'elle contient, et leur fréquentation régulière distillent, parmi les habitants des maisons d'écart, la perception d'une urbanité métropolitaine dont l'embouteillage constitue une expérience emblématique.

Désenchantements de l'étalement urbain

La vie quotidienne des familles révèle des désenchantements liés aux questions de mobilité et d'accessibilités aux services urbains. Avec une évolution de la famille contemporaine qui met en avant l'individu, cette maison considérée comme le lieu idéal pour la vie familiale (7) se voit confrontée à la montée des préférences et des aspirations individuelles des membres qui la composent. L'une de ses conséquences en est la multiplication des besoins de déplacements. La représentation de cette maison et de ses territoires n'est d'ailleurs pas la même selon les membres de la famille. Elle est pour les parents non seulement un espace de vie domestique, mais le projet «de toute une vie» ; elle est pour les enfants un lieu structurant de l'enfance, mais aussi un domicile trop à l'écart des attraits de la ville dense, comme l'exprime cette lycéenne : «Moi, le dimanche après midi, je fais quoi ? à part aller dans un club si je suis inscrite, mis à part squatter chez mes amies, j'ai rien à faire d'autres ! je peux rien faire, je suis bloquée à Fuveau, j'ai pas de moyens de me déplacer... c'est dur d'aller voir quelqu'un, c'est pas regroupé, le village est très étendu... c'est tranquille peut être trop tranquille, il manque la pression, le stress (de la ville)».

Sentant poindre ces tensions, les parents qui le peuvent, ont alors tendance à compenser leur éloignement résidentiel par une valorisation des sorties en famille, à l'extérieur de la maison, le plus souvent vers les activités ludiques des grands dispositifs commerciaux. La sortie représente alors un moment de retrouvailles familiales comme le soulignent ces parents : «De temps en temps quand même on se fait un petit "ciné", un petit "restau" le samedi soir pour essayer de se retrouver un petit peu (en famille)».

Les parents se retrouvent ainsi vite confrontés au décalage mal anticipé entre leur installation résidentielle, fortement déterminée par les avantages du jardin pour leurs jeunes enfants et l'accessibilité aisée à l'école primaire communale, et la sous-estimation des contraintes de leur scolarisation ultérieure et de leurs besoins de sorties. La question de l'accessibilité - au collège, au lycée, aux équipements sportifs et culturels - met en évidence la performance limitée des transports scolaires et collectifs à l'échelle intercommunale : contraintes d'horaires mais aussi temps d'attentes et de déplacement allongés dus à la faible

fréquence des passages, eux-mêmes étirés dans le temps du fait de la dispersion grandissante de l'habitat. Ils n'ont à cet égard qu'une faible conscience des incohérences de gestion des territoires, des effets pervers d'une urbanisation portée à bout de bras par la commune et des problèmes que pose la charge des équipements collectifs.

La longueur des trajets scolaires paraît incompréhensible pour les parents qui mesurent l'accessibilité à la ville en temps voiture : «ça fait deux heures par jour, alors que ça pourrait être deux fois vingt minutes (en voiture)». La carte scolaire est alors souvent déjouée pour des considérations diverses, pouvant aller du rapprochement au lieu de travail à des préoccupations beaucoup plus sélectives ; l'internat peut être une solution extrême. Au demeurant, le déficit des transports collectifs semble inacceptable à ces habitants, qui ont payé au prix fort un terrain urbanisable, à partir du seul moment où ils en mesurent la nécessité : quand les enfants ont en besoin ou quand eux-mêmes avancent en âge.

L'inconfort des déplacements en transport collectif est alors corrigé par le dévouement des parents (celui de la mère, en l'occurrence, avec la figure de la fameuse «maman-taxi»), qui s'engagent dans des accompagnements incessants et souvent insoutenables. Une mère de quatre enfants évoque bien cette situation : «Pendant plusieurs années je faisais 200 km dans la journée ... ce sont des mini déplacements : on prend les enfants, on les ramène... et c'est ça qui est très fatigant, tendu, y a des cours qui terminent juste un petit peu en retard, qui prennent du temps sur un autre cours... les derniers transports que je pouvais faire, quand je sortais de chez moi, je sentais qu'il était plus que temps que je m'arrête ! Je n'ai jamais provoqué d'accident...mais à différentes reprises, je m'étais dit : "heureusement que c'est le dernier voyage de la journée..."».

De plus la société, qui invite père et mère à être de «bons parents», à s'investir dans l'épanouissement de leurs enfants et de leur réussite scolaire, entraîne des inégalités de réussite non sans rapport avec le rythme de travail des parents et finalement leur disponibilité à gérer les déplacements de leurs enfants, fort problématiques dans le cas des ménages bi-actifs. La reprise du travail de la mère s'accompagne bien souvent de la réduction des activités pour les enfants.

La gestion des déplacements est une préoccupation quotidienne, nécessitant un arbitrage entre le temps disponible, le temps travaillé et les besoins, souvent impromptus, liés à la vie domestique. Elle fait apparaître le poids des rôles sociaux et des interactions familiales. Par là-même les enfants contribuent à façonner les constructions territoriales des parents : ils en sont les moteurs et ils en marquent d'autant plus, par la nature instable de leur temporalité et de la localisation de leurs activités, la fluctuation des limites. Ainsi, tel ou tel lieu fréquenté par les enfants, ayant participé à une construction territoriale à un moment donné, peut se retrouver du jour au lendemain en situation totale d'abandon. Le territoire de la maison devient alors un espace aux contours flous,

variant selon les besoins et désirs de chacun.

Ces interactions issues de relations de dépendance, entre les personnes, s'accompagnent de tensions notamment quand l'adolescent réclame plus d'autonomie et qu'on lui refuse l'usage d'un deux roues en raison de l'insécurité routière et des aménagements de pistes cyclables déficients. La voiture est alors préférée pour sa sécurité toute relative : «on préfère attendre tout de suite l'étape de la voiture. On préfère un engin à 4 roues plutôt qu'un cercueil ambulante» disent ces parents, tout en soulignant le coût de cet investissement : «le problème est résolu quand ils ont le permis de conduire, mais on est obligé après d'investir dans une voiture». Car les transports des enfants représentent une charge en temps, en fatigue mais aussi un poids financier qui constituent un ensemble de contraintes imprévues, mais compensées, selon les parents, par les avantages d'un style de vie exemplaire pour l'éducation morale des enfants : «Mes enfants vivent plus en autarcie, ont des fréquentations qu'on surveille. Ils peuvent accueillir des amis qu'on voit. Ils ne sont pas livrés à eux mêmes... Je ne pense pas qu'ils aient été coupés de la ville, c'est pas des enfants de la ville, c'est pas des enfants qui traînent dans les rues... C'est vrai qu'on investit un peu plus dans les transports... Je pense pas que les enfants en souffrent... nous on en souffre, mais on communique aux enfants ce mode de vie... ils sont peut être plus isolés, ils consacreront peut-être plus de temps, pour Céline, aux études ; mon fils sera peut-être un peu plus «ordinateur», un peu plus «télévision...». La dépendance automobile (8), ses effets polluants sur l'environnement, l'insécurité routière sont alors effacés dès qu'il s'agit de préserver le choix résidentiel réalisé.

L'illusion du hors ville

En réalité cette maison d'écart des «campagnes urbaines» n'a dû son retrait qu'en étant assurée d'être liée à la ville et à ses services. Car l'urbain qui a reflué à quelques dizaines de kilomètres du centre historique vit son obsession de nature sans pour autant renoncer aux acquis de son acculturation urbaine. La «villa» est pénétrée plus que la moyenne des habitations par les outils qui lui permettent de n'être pas coupée du monde et de la ville, car ces derniers dictent aujourd'hui le ton de la vie en société. Ainsi, à côté des réseaux les plus visibles formés par les chemins qui lui donnent accès aux ressources de la ville, la maison est reliée à la ville par les réseaux souterrains et aériens qui l'alimentent en eau et en énergies, en spectacles à domicile. Autant de liens qui ne cessent de rappeler le «raccordement» à la ville, tout en cherchant à se faire oublier par leur enfouissement, au nom d'une nature dont on a plus le souci de ménager l'apparence que de préserver l'équilibre écologique. La multiplication des véhicules dans le ménage, l'achat du 4x4 ou l'utilisation jusqu'à l'usure finale de la plus ancienne voiture sont là pour en donner la preuve.

D'une certaine manière la maison du périurbain est un projet des années 70 dont

on pourrait trouver bien des préfigurations dans l'histoire de la ville récente. La fuite de la ville, constatée au cours de cette décennie, par ces familles qui en avaient les moyens sans avoir ceux qui permettent la bi-résidentialité des classes aisées (maison urbaine, maison de campagne) (9), est d'abord celle de ses nuisances, largement liées à la pénétration des automobiles. Cette réalité a contredit toutes les meilleures intentions d'un urbanisme vert, tel que celui de la Chartes d'Athènes, dont on n'a retenu et appliqué que la caricature (densité, béton). Nombre de projets récents ont corrigé ces excès, rendant aujourd'hui une attractivité indéniable aux centres anciens, par des aménagements restituant l'espace public aux personnes, plus respectueux de leur corporéité.

L'urbanité est redevenue un commerce citoyen de l'«être ensemble» qui rend à la ville un prestige qu'elle avait perdu au profit d'une nature réexplorée. Et la nature elle-même traduite à travers l'élément végétal, les déclinaisons diverses du jardin, retrouve ses droits en ville : en plein cœur de Paris, on se met aujourd'hui à penser un «habitat paysager» (10) et la maison urbaine avec jardin n'a plus de prix lorsque qu'on la déniche en centre ville. Cette conciliation difficile, entre ville et nature, est en filigrane le rêve des générations qui succèdent aux pionniers de l'émigration périurbaine. Tout en appréciant le confort de la maison de leurs parents, qui leur paraît comme normal, ils pestent contre les difficultés qu'ils éprouvent, lorsqu'ils ne peuvent utiliser le véhicule indispensable à leur transport, pour accéder aux spectacles et aux rencontres de la ville. Les initiateurs de cette installation, les parents, quant à eux, déchantent aujourd'hui des excès de déplacements auxquels contraint une installation trop isolée, dès lors qu'une desserte en transport en commun s'avère problématique. Elle est aussi plus exposée aux risques d'incendie et de cambriolage, et la surface du terrain comme celle de la maison devient plus difficile à maîtriser lorsque l'on avance en âge et que les enfants sont partis. Et pourtant un retour vers la ville n'est pas évident dès qu'intervient l'attachement affectif lié à l'engagement de toute une part de vie dans ce projet d'installation.

Notes

(1) «Cette nouvelle nomenclature spatiale permet de mieux appréhender le territoire métropolitain et la façon dont la population s'y répartit. Dans un espace à dominante urbaine, on identifie des pôles urbains et des communes périurbaines. Les pôles urbains représentent les villes importantes avec leur banlieue. L'influence des pôles sur leur environnement est mesurée par l'attractivité en termes d'emploi. Les communes périurbaines sont définies comme celles dont 40% ou plus des actifs résidents vont travailler dans un pôle. Le reste du territoire est l'espace à dominante rurale». (INSEE Juin 1997).

(2)... et dans l'avenir par d'autres moyens, comme le télétravail.

(3) Jacques Lévy, «Campagnes : l'urbain gagne», in *Pouvoirs locaux* n° 41, 01/2001, p.32-34.

(4) Notamment la plus connue : H. et M.-G. Raymond, A. et N. Haumont, *L'Habitat pavillonnaire*, CRU, 1964.

(5) Donnadiou (Pierre), «Campagnes et natures urbaines», in Th. Paquot, M. Lussault, S.

Body-Gendrot (sous la dir.), *La Ville et l'urbain, l'état des savoirs*, La Découverte, 2000.

(6) Marc Wiel, *La Transition urbaine, de la ville pedestre à la ville motorisée*, Mardaga, 1999.

(7) Thomas Le Jeannic, «Trente ans de périurbanisation», in *Économie et Statistique*, INSEE, 1997.

(8) Gabriel Dupuy, *La Dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos, 1999.

(9) Vieux modèle platonicien, encore très vivant à Ghardaïa, dans le Sud Algérien.

(10) Projet pour le quartier Masséna près de la Bibliothèque François Mitterrand (Architecte : Christian de Portzamparc).