HAL
open science

La densification des bourgs périurbains, une réponse à l'auto-mobilité périurbaine ?

Claire Fonticelli

To cite this version:

Claire Fonticelli. La densification des bourgs périurbains, une réponse à l'auto-mobilité périurbaine ?. 8ème édition des Journées des Doctorant(e)s du LPED // "Mobilités et dispersions : des théories aux pratiques", Mar 2017, Marseilles, France. halshs-01805068

HAL Id: halshs-01805068

https://shs.hal.science/halshs-01805068

Submitted on 1 Jun 2018

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.

La densification des bourgs périurbains, une réponse à l'auto-mobilité périurbaine ?

Claire FONTICELLI, Doctorante

Introduction :

Le périurbain, dans l'imaginaire collectif, demeure associé aux lotissements et aux maisons au milieu d'une parcelle, ainsi qu'aux longs trajets domicile-travail réalisés en voiture. Ces éléments ont entretenu les critiques récurrentes sur cet espace, accusé de créer un entre-soi, d'être responsable d'une forte consommation foncière ou de renforcer l'auto-mobilité. La réalité périurbaine contemporaine est pourtant bien plus complexe : le périurbain est de plus en plus polycentrique, et il est l'objet de multiples injonctions à se densifier. Les bourgs périurbains – nous entendrons là les communes franciliennes de 500 à 7500 habitants ayant conservé des fonctions de centralité – parce qu'ils sont historiquement denses, semblent les plus à même de réconcilier périurbain et densité, tout en repensant la place de la voiture dans ces territoires.

Issue d'un travail de thèse en cours, cette communication étudiera si – et comment – la densification des centres-bourgs périurbains est à même de diversifier les mobilités périurbaines, dans un contexte où les périurbains sont les franciliens utilisant le plus l'automobile lors de leurs déplacements quotidiens.

Après une analyse historique montrant les liens entre auto-mobilité et étalement urbain, nous montrerons que la densification est aujourd'hui vue comme un moyen de limiter les mobilités périurbaines. Dans un second temps, nous analyserons comment concrètement la question de la réduction de l'auto-mobilité périurbaine se traduit dans les projets de densification en centre-bourg, en nous appuyant sur des études de cas.

L'Auto-mobilité, conséquence et moteur de l'étalement urbain

L'auto-mobilité, conséquence d'une dispersion double.

Si les causes de la périurbanisation sont nombreuses (volonté d'accéder à la propriété, goût pour la maison individuelle, rejet des grands ensembles et de la ville dense…), l'extension des villes est depuis longtemps associée à l'amélioration des modes de déplacements. En 1966, Haumont soulignait que dès la fin du XIXe siècle, les lotissements se multiplièrent du fait de la pénétration du train dans les villages (Haumont, 1966). L'auto-mobilité va accentuer plus largement l'étalement urbain (Bauer, Roux, 1976) en rendant possible cette dispersion à une échelle plus large, mais également parce que le mode de vie

périurbain est lié à la possession d'une voiture, à l'inverse des villes. Le mouvement de dispersion va alors être double, à l'échelle de la région mais aussi de chaque commune.

A l'échelle de l'Ile de France, à partir des années 50, et particulièrement entre 1975 et 1990, le périurbain se développe au-delà des banlieues, du fait des migrations résidentielles du centre vers la périphérie (Baccaïani, Sémécurbe, 2009), qui se traduisent par une augmentation de la distance moyenne des franciliens à Paris (Fouchier, 2001), et par un essor des navettes domicile travail.

A l'échelle des communes devenues périurbaines la dispersion est liée à la création de lotissements pavillonnaires successifs en discontinuité du bourg (Charmes, 2007b), rompant avec l'urbanisation traditionnelle des villages qui se faisait sous forme de petits collectifs denses sur rue (Fouchier, 1998). Parallèlement, la construction de zones d'activités ou de centre-commerciaux en périphérie, rendus accessible par l'automotorisation des ménages, vide le bourg de ses fonctions commerciales. Il devient progressivement résidentiel.

L'idéologie de la ville compacte dictée par une volonté de freiner la mobilité automobile

Les effets conjoints de l'augmentation de la mobilité et de la dispersion spatiale renforcent des discours négatifs sur le périurbain. Ainsi, l'existence d'un lien entre les faibles densités et l'utilisation de l'automobile est mise en avant (Newman, Kenworthy, 1999), et ses conséquences (consommation d'énergie fossile, gaz à effet de serre, pollution) sont dénoncées (Fouchier, 2001). Au sein d'un discours majoritairement critique envers le périurbain, l'auto-mobilité périurbaine est un leitmotiv – citons par exemple *Le Cauchemar Pavillonnaire* (Debry, 2012) - même si la sur-mobilité périurbaine est contestée par certains chercheurs[1].

Par ailleurs, on assiste depuis quelques années à une vraie maturation et diversification du périurbain, qui s'accompagne d'un recentrement des mobilités autour du domicile. L'organisation polycentrique des villes et les progrès techniques des véhicules atténuent les conséquences de l'étalement urbain (Nechyba, Walsh, 2004) alors que la relocalisation d'une partie des emplois a permis une diminution des trajets longue distance. Aujourd'hui, seuls 10% des habitants du périurbain francilien travaillent sur Paris et la grande majorité travaille dans un rayon de deux communes autour de leur commune de résidence (Beaufils, Courel, 2012). Les centralités périurbaines secondaires, comme les villes et les bourgs du périurbain concentrent également de plus en plus ces mobilités (Berger et al., 2014). Pour autant, le taux de motorisation des ménages périurbains demeure élevé en Ile-de-France : 90% des périurbains ont au moins une voiture, contre 68% des ménages de l'aire urbaine parisienne

[1] Les critiques de la trop forte mobilité des périurbains ne s'appuient en effet que sur des statistiques montrant leur déplacements en semaine, sans tenir compte de la mobilité de compensation pour les loisirs et notamment de l'effet barbecue (Orfeuil, Solleyret, 2002). Toutes mobilités confondues, y compris celles extranationales, la sur-mobilité des périurbains est limitée (Nessi, 2012).

(INSEE).

Réconcilier le périurbain et la densité ?

La ville dense est l'idéal antinomique du périurbain. La densité est en effet progressivement devenue objectif public, bien que toujours localement combattue (Touati, 2010). Peut-on réconcilier le périurbain, par nature peu dense, et la densité, et ainsi limiter les déplacements automobiles ?

Le renforcement progressif de la législation (lois SRU, Grenelle 2, ALUR) et le schéma directeur de la région Ile de France (le SDRIF) vont dans ce sens. Les plans locaux d'urbanisme "ALUR" contraignent les bourgs périurbains qui veulent se développer à se densifier avant de pouvoir ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation.

Si cette injonction à densifier n'exclue pas des effets pervers comme le malthusianisme foncier (Charmes, 2007a)[2], elle peut s'accompagner également de réflexions visant à renouveler l'urbanisme des territoires périurbains, ou invitant à revoir la place de la voiture, comme nous allons désormais l'étudier.

La réduction de l'auto-mobilité dans les projets de densification des bourgs : théories et réalités.

De la commune malthusienne qui utilise tous les dispositifs juridiques possibles pour éviter de voir des projets de construction de logement collectif sur son territoire, à la commune carencée au titre de la loi SRU contrainte de construire rapidement du logement social, les positions des maires des bourgs sur la densification sont contrastées. Pour autant, certaines communes utilisent les projets de logement collectif pour tenter de limiter la place de la voiture sur leurs territoires.

Refaire village, et encourager la marche.

Réfléchir à la place de la voiture dans les centres-bourgs s'inscrit en rupture de la façon d'aménager les lotissements des années 60. Ceux-ci faisaient la part belle à la voiture qui structurait bien souvent les plans d'aménagement : les voiries étaient pensées de manière à laisser suffisamment d'espace pour les voitures, alors que les espaces publics ou piétons étaient le plus souvent inexistants. Dans les bourgs, les forces vives locales s'appuient sur une identité communale forte, et sur leur passé de centralité, dans l'espoir de faire revivre leur centre-bourg. S'ancrant dans une idéalisation d'un passé villageois qu'on peut lier à un sentiment d'alter-ruralité (Jousseaume, 2016), les projets de logement collectifs peuvent s'accompagner d'une réflexion sur les circulations et sur la recréation d'une centralité.

Ainsi, à Chevannes (91), 1750 habitants, la volonté de refaire de l'espace public est au cœur d'un projet d'une trentaine de logements sociaux, devant s'accompagner de la création de deux commerces :

[2] Celui-ci se traduit par un rejet des constructions dans les communes périurbaines historiques, reportant la dispersion spatiale toujours plus loin, et notamment au-delà des limites de l'Ile de France. Non soumis au SDRIF, ces territoires disposent de plus de facilités pour consommer de l'espace. Ainsi, c'est dans l'Oise ou l'Eure et Loire que se construisent aujourd'hui les lotissements qu'on trouvait hier au nord de la Seine et Marne.

une boulangerie et un café. Dans l'enceinte d'un ancien corps de ferme, le projet (en cours) de réhabilitation est le support d'ambitions plus grandes : « On va essayer de donner de la vie »[3]. Cela passe par redonner de la place aux piétons : les circulations douces ont ainsi été réfléchies, dans un centre-bourg marqué par l'automobile. Des voies douces traversantes, rendant plus accessible le centre aux piétons, seront créées. L'offre commerciale sera redéployée près des logements pour favoriser la marche à pied au sein du village. Les voitures, indispensables tout de même dans ce centre-bourg mal desservi par les transports en commun, sont mises à distance visuellement pour éviter qu'elles soient prises pour de courts déplacements, et sont localisées dans des parkings semi-enterrés en périphérie de la ferme.

Autre exemple à Houdan (78), commune de 3500 habitant. Depuis plus de vingt ans, chaque projet d'aménagement du bourg est pensé selon l'accessibilité piétonne. Dans un projet en cours, une réflexion sur la marchabilité de la commune accompagne la réhabilitation d'un ancien hôtel administratif en une dizaine de logements privés : la commune a refait les voiries alentours et obtenu du promoteur qu'il ouvre l'hôtel à la circulation et qu'il aménage des locaux commerciaux et d'artisanat en RDC, pour donner envie aux piétons de s'y rendre, et créer des itinéraires piétons plus rapides vers le centre. Les parkings, souterrains, sont là-aussi mis à distance visuellement.

Ces deux exemples parmi d'autres illustrent que dans certaines communes périurbaines, le renouvellement des façons d'aménager les bourgs s'accompagne d'une réflexion sur la place du piéton. Les rues et les places sont de nouveau pensées comme des éléments centraux de la vie locale et non plus comme des infrastructures de transit, dans un souci de redonner un ancrage local, mais également de répondre aux besoins d'une population vieillissante, qui n'est pas toujours motorisée. Pour autant, cette volonté de promotion du village dense se traduit-elle vraiment par des baisses de déplacement automobile ?

Circuler, stationner : le nerf de la guerre

Même dans des projets vertueux faisant figure d'exemple dans le périurbain, mettre à l'écart la voiture peut freiner des projets du fait des surcoûts entrainés. Ainsi, à Plailly (60) la création de parkings souterrains se révèle problématique car elle a entrainé l'intervention des services d'archéologie préventive. Leurs fouilles ont retardé de deux ans la réalisation des travaux. Du fait des difficultés de montage financier et des évolutions législatives, ce délai a freiné la vente des logements, et rendu précaire l'équilibre économique de l'opération : certains logements demeurent invendus.

Au-delà, l'automobilité est tellement présente dans ces territoires que les effets pervers sont nombreux. Changer la façon d'aménager les bourgs peut s'avérer coûteux : construire du logement

[3] Entretien avec le Maire de Chevanne, 23-08-2016

collectif rend souvent nécessaire la construction de places de parking en souterrain. Leur coût est plus élevé, rendant l'opération peu rentable (Castel, 2013). D'autre part, dans les centres-bourgs, la crainte pour les élus de voir leur commune engorgée par le stationnement peut empêcher des projets de logement social d'aboutir, puisque la législation interdit d'exiger la création de plus d'une place de stationnement par logement social. C'est un motif de rejet des programmes de logements sociaux.

Une réflexion qui n'empêche pas des mobilités plus lointaines mais cible les déplacements automobiles de proximité.

Au final, la motorisation de ces communes demeure très importante. Les mobilités domiciles/travail sont encore réalisées à 75% en voiture, camionnette ou fourgonnette, les transports en commun ne représentent que 15%. Cela ne doit pas masquer des différences locales : Houdan, qui dispose d'une gare et qui aménage des circulations douces depuis plusieurs années a ainsi un taux de motorisation de 85%, relativement inférieur aux 91% de l'aire urbaine (d'après INSEE 2013).

Si les bourgs périurbains servent de territoires d'expérimentation d'une offre alternative, comme le co-voiturage avec des programmes ambitieux lancés par des communautés de communes ou les PNR (Delaunay, 2016), on demeure dans les territoires de l'automobilité individuelle, et ce n'est qu'à la marge que les programmes de restructuration des centres-bourgs pourront changer les pratiques de mobilité des périurbains, d'autant plus qu'ils ne s'accompagnent que rarement du renforcement d'une offre de transport en commun.

Repenser les circulations piétonnes à l'échelle d'un bourg peut ainsi contribuer à limiter les déplacements de proximité, et à rendre le périurbain plus vivable pour ceux qui n'ont pas de voiture – les personnes âgées, les jeunes, certains ménages précaires…

Conclusion :

L'idéal d'une ville – ou en l'occurrence d'un village – dense et marchable transparait dans les aspirations de certains élus périurbains et dans les projets qu'ils réalisent au nom de ces principes, soulignant une rupture avec les façons d'aménager les zones pavillonnaires. Pourtant, si l'essor de la marche est réfléchi à l'échelle du centre-bourg, dans ces territoires encore largement résidentiels, l'auto-mobilité demeure majoritaire. La densification, réalisée dans de bonnes conditions, n'en est pas moins indispensable ne serait-ce que pour diversifier le parc de logement.

Demeure la question de savoir si habiter au centre d'un bourg modifie les comportements de mobilité, du fait d'une plus grande proximité à des services. La phase d'entretien avec les habitants, qui sera menée ultérieurement pourra sans doute amener des réponses.

Bibliographie :

BACCAÏANI et SÉMÉCURBE, 2009. La croissance périurbaine depuis 45 ans. In : *INSEE PREMIERE*. juin 2009. n° 1240, p. 4.

BAUER, Gérard et ROUX, Jean-Michel, 1976. *La Rurbanisation ou la Ville éparpillée*. Seuil. Paris : Seuil. ISBN 978-2-02-004391-5.

BEAUFILS, Sandrine et COUREL, Jérémy, 2012. Un actif sur deux travaille à proximité de chez lui. In : *Note rapide, IAU*. 2012. n° 600.

BERGER, Martine, ARAGAU, Claire et ROUGÉ, Lionel, 2014. Vers une maturité des territoires périurbains ?: Développement des mobilités de proximité et renforcement de l'ancrage dans l'ouest francilien. In : *EchoGéo* [en ligne]. 2 avril 2014. n° 27. [Consulté le 9 décembre 2015]. DOI 10.4000/echogeo.13683. Disponible à l'adresse : http://echogeo.revues.org/13683.

CASTEL, Jean-Charles, 2013. Quel prix de revient des constructions ? In : *Constructif*. juin 2013. p. https://sites.google.com/site/jccastel69/home/l-etalement-urbain-cause-toujours.

CHARMES, Eric, 2007a. Le Malthusianisme foncier. In : *Etudes foncières*. février 2007. n° 125, p. 12-16.

CHARMES, Eric, 2007b. Les périurbains sont-ils anti-urbains ? In : *Les Annales de la Recherche Urbaine*. 2007. n° 102, p. 7-18.

DEBRY, Jean-Luc, 2012. *Le cauchemar pavillonnaire*. Montreuil : Editions L'échappée. ISBN 978-2-915830-64-4.

DELAUNAY, Teddy, 2016. Vers un service public de covoiturage ? In : *Revue Sur-Mesure* [en ligne]. 11 août 2016. [Consulté le 19 janvier 2017]. Disponible à l'adresse : http://www.revuesurmesure.fr.

FOUCHIER, Vincent, 1998. *Les densités urbaines et le développement durable: le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*. Paris : Éd. du SGVN : Diff. la Documentation française.

FOUCHIER, Vincent, 2001. Mesurer l'étalement, la densification, le desserrement. In : *LA VILLE AUX CHAMPS*. Paris : Association des études foncières. ISBN 978-2-905942-37-1.

HAUMONT, Nicole, 1966. *Les Pavillonnaires: étude psychosociologique d'un mode d'habitat*. Paris : Institut de sociologie urbaine, Centre de recherche d'urbanisme, Imp. du Centre de recherche d'urbanisme.

JOUSSEAUME, Valérie, 2016. Suffit-il de densifier ? Trois réflexions sur les enjeux d'un urbanisme rural contemporain,. In : *« La Renaissance rurale, d'un siècle à l'autre »*. Toulouse : LISST Dynamiques Rurales / CNFG. 26/05 2016.

NECHYBA, Thomas J. et WALSH, Randall P., 2004. Urban Sprawl. In : *The Journal of Economic Perspectives*. 2004. Vol. 18, n° 4, p. 177-200.

NESSI, Hélène, 2012. *Incidences du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir* [en ligne]. S.l. : Paris Est. [Consulté le 24 janvier 2017]. Disponible à l'adresse : http://www.theses.fr/2012PEST1182.

NEWMAN, Peter et KENWORTHY, Jeffrey, 1999. *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. S.l. : Island Press. ISBN 978-1-55963-660-5.

ORFEUIL, Jean-Pierre et SOLLEYRET, 2002. 76 : *Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance ?* S.l. Inrets. Recherche Transport Sécurité.

TOUATI, Anastasia, 2010. Histoire des discours politiques sur la densité. In : *Etudes Foncières*. mai-juin 2010. p. 24.