

Costes (Laurence) (dir.), *Territoires du périurbain : quelles nouvelles formes d'appropriation ?*

Paris, L'Harmattan (Institut de la ville et du développement), 2016, 179 p., 20 €.

En France, les territoires périurbains existent depuis une cinquantaine d'années. Ils abritent aujourd'hui un quart de la population. L'ouvrage dirigé par Laurence Costes, maître de conférences à l'université d'Évry-Val d'Essonne, présente les actes d'un colloque qui s'est tenu dans cette université en novembre 2014. Comme il est souvent de mise dans les questions urbaines, au sens large, les échanges, imbriquant savoirs académiques et savoirs d'action, ont engagé des chercheurs et des universitaires mais aussi des responsables opérationnels : maires, techniciens de collectivités locales ou de la politique de la ville.

Les quatorze communications, généralement courtes, sont bien coordonnées autour d'une posture argumentaire claire : faire la critique de la critique périurbaine. L'ouvrage tout entier s'inscrit en rupture avec la vision négative qui structure le discours d'élus et d'experts de l'aménagement du territoire et du développement durable mais aussi avec les travaux de chercheurs, voire les déclarations de médias. On se souvient de la couverture du *Télérama* du 13 février 2010 : « Comment la France est devenue moche », cette France moche étant périurbaine.

Les visions critiques font du périurbain un tiers espace incertain, l'espace dortoir d'une petite classe moyenne rejointe récemment par une population plus modeste croyant échapper à la précarité en se réfugiant dans les pavillons des bordures les plus éloignées. Ce peuplement inquiet aboutit à l'urbanisme affinitaire de l'entre-soi et au vote protestataire en faveur du Front national. Les tares périurbaines sont aussi environnementales. L'*urban sprawl* à l'américaine dévorerait tous les ans l'équivalent de la surface d'un département français. Les villes et les villages

seraient peu à peu engloutis dans une répétition d'infrastructures routières, de centres commerciaux et de lotissements. *In fine*, le périurbain est souvent appréhendé comme attentatoire au pilier fondamental des sociétés européennes qu'est la cité.

C'est précisément, en premier lieu, ce regard sur le périurbain qui a changé au fil des dix dernières années. Éric Charmes, professeur à l'École nationale des travaux publics de l'État, évoque, dans sa communication d'ouverture, un net renversement des perspectives d'interprétation de ces territoires et de leurs populations. Il rappelle que, si le périurbain a longtemps fait l'objet de débats tranchés « pour » ou « contre », les appréciations ouvertes, celles par exemple formulées dans *La ville émergente* (sous la direction de Geneviève Dubois-Taine et Yves Chalas, Éditions de l'Aube, 1997) étaient marginales, dans une tonalité d'ensemble sombre. Ce rapport de force s'inverse et c'est, selon lui, le progrès des connaissances empiriques qui l'éclaire.

Les sciences humaines et sociales progressent toutefois en ordre dispersé au regard de l'objet. La géographie dispose, avec les travaux de Martine Berger ou de Marie-Christine Jaillet, d'une bonne avance sur la sociologie, encore en phase de transition, et davantage sur les sciences politiques, qui ne se sont pas encore emparées du périurbain. Le changement d'optique est également net du côté des savoirs opérationnels de l'aménagement. Nombre de reproches adressés à ce territoire sont relativisés. Des enquêtes récentes montrent que l'artificialisation des terres et la surconsommation énergétique ne sont pas avérées ou sont exagérées. Sur tous ces plans, il convient à tout le moins de rompre avec une vision binaire opposant front à front l'urbain et le périurbain.

Le gros des articles déconstruit la supposée uniformité de la population périurbaine et de ses pratiques. C'est bien une diversité qu'exposent respectivement Lucile Mettetal à propos de la mobilité quotidienne, et Laurence Costes et Marlène

Ghorayeb dans le domaine du logement et de l'habiter.

L. Mettetal, chargée d'études à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, décrit la recomposition des mobilités quotidiennes (« Les habitants du périurbain : vers une recomposition des mobilités quotidiennes »). La périurbanisation conjointe du logement et de l'emploi rapproche les habitants de leurs lieux de travail. De ce fait, l'usage de la voiture se réduit dans les navettes. Par ailleurs, les commerces et les services se développent dans les centres commerciaux, mais aussi dans les bourgs de couronne, aménagés en villettes autonomes sur bien des plans. Les distances diminuent pour tous les motifs de déplacement renvoyant aux loisirs, aux courses et aux sociabilités. La vitesse moyenne est en baisse et on observe la mise en œuvre des mêmes politiques d'aménagement de l'espace et des mobilités que dans les centres d'agglomération : zones 30 et voies réservées aux bus, brise-vitesse et aménagements piétons. Du coup, la marche, le vélo et la proximité se développent sur des polarisations fortes, qui font droit aux aspirations des habitants à l'appropriation et à l'ancrage ; des habitants qui, désormais, sont nés là où ils vivent. Ainsi, en matière de mobilité, les périurbains n'ont-ils plus un profil si différent des autres franciliens.

L'article de L. Costes et M. Ghorayeb (« Mutabilité des territoires et de l'habitat périurbains : l'exemple d'une commune de l'Essonne ») fait pendant, dans le domaine du logement, à celui de L. Mettetal. Le tandem de chercheuses insiste sur les transformations profondes de l'habitat périurbain et des formes d'appropriation de l'espace quotidien, qui prennent forme alors même que la vision péjorative évoquée plus haut domine encore. Le périurbain serait fait de pavillons identiques disposés sur un territoire choisi faute de mieux. Cette idée d'un habiter par défaut est pourtant invalidée d'emblée, dès 1966, par Henri Raymond et son équipe de l'Institut de sociologie urbaine (*L'Habitat*

pavillonnaire, 1966). Cet ouvrage dépeint la logique d'appropriation d'un habitat nouveau investi, par ses habitants, d'une forte charge symbolique et affective, jusqu'à l'invention d'un langage spatial inédit. L. Costes et M. Ghorayeb décrivent, pour aujourd'hui, l'apparition de modèles urbanistiques privilégiant plus de densité, le partage de parcelles, celui des jardins et la déprivatisation de certains espaces initialement fermés. Elles montrent aussi que les appartenances ne procèdent pas de la fuite, contrainte ou volontaire, des centres-ville, mais de l'engagement des habitants dans la production de centralités caractérisées par des sociabilités singulières.

Antoine Fleury et Lionel Rougé, à travers leurs articles respectifs (« Quels espaces publics pour repenser le périurbain ? » et « Les espaces ouverts de la fabrique périurbaine ») explorent un autre problème stimulant : celui de l'identification des espaces publics périurbains. A. Fleury rappelle que « les espaces périurbains sont encore souvent considérés comme emblématiques de la crise des espaces publics [...] » (p. 99). Il appuie cette assertion sur deux indicateurs : la privatisation des espaces publics et la fermeture des espaces résidentiels. Le périurbain serait, par excellence, le territoire des murs, des barrières et des clôtures, autant de dispositifs visant à repousser l'inconnu, figure englobant largement tous les non-voisins. Cette appréciation, dit A. Fleury, est urbano-centrée. Son enquête sur le territoire de petites villes situées à une cinquantaine de kilomètres au nord de l'agglomération parisienne permet d'appréhender un espace public composite. Les centres commerciaux sont des lieux de flânerie et de shopping, en particulier pour les membres de catégories populaire et moyenne. Les centres des bourgs et des villettes, disposant d'un patrimoine bâti, de rues pavées et de vieilles pierres, encouragent la promenade et des appropriations fortes. Par ailleurs, les rencontres quotidiennes impliquant les commerçants, les habitants des mêmes rues, les fêtes entre

voisins, mais aussi des bars qui regroupent les jeunes produisent un espace public de proximité animé.

Il reste à prendre en compte les « espaces ouverts ». En 2009, ils sont définis par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme comme « l'ensemble des espaces agricoles, boisés et naturels, habituellement considérés de manière indépendante alors qu'ils jouent des rôles similaires dans le fonctionnement des territoires » (une formulation reprise par L. Rougé, p. 143). Les interactions avec la nature y sont denses mais les habitants y croisent aussi des inconnus ; ce qui, comme « en ville », fait émerger un sentiment de risques, en particulier pour les femmes et les enfants. Les espaces ouverts sont en tout cas, après la maison, un élément de lien fort à l'espace périurbain intégrant une dimension affective à travers, notamment, une toponymie partagée, irradiée de souvenirs familiaux et amicaux.

L'air de rien, ces deux articles font ensemble une démonstration conceptuelle d'une belle portée. Les sociologues urbains accordent d'ordinaire une grande attention à l'espace public. La notion renvoie aux lieux où des inconnus différents se côtoient et se mélangent. Les habitants du périurbain sont, eux, réputés se connaître et se ressembler ; dès lors, point d'espace public. Le périurbain serait une société de l'identique et du même, loin des villes bruissant de diversité. Or A. Fleury et L. Rougé montrent une réalité nouvelle. Dans le contexte de la diversification des résidents du périurbain, les espaces ouverts sont, là aussi, le lieu de déambulations et de croisement d'inconnus. Ainsi un espace public singulier prend-il forme : il est proche d'un espace public citadin par certains aspects (l'anonymat), mais il s'en éloigne sur d'autres plans, notamment quant à la densité de population. L. Rougé précise que la diversité des espaces publics ne doit pas être pensée en termes d'opposition centre/périphérie mais de complémentarité au sein d'espaces métropolitains pluriels. Cette

découverte, qui doit être étayée, ouvre des perspectives stimulantes.

Le livre aborde aussi l'installation périurbaine de populations immigrées, la contribution des commerces et des services à l'organisation de la vie quotidienne ou l'identité des maires de communes en pleine transformation. Un intérêt appréciable de l'ouvrage, qui rassemble surtout des sociologues et des géographes sociaux, tient à sa focalisation sur les dynamiques sociales plutôt que territoriales, comme c'est souvent le cas d'un espace essentiellement appréhendé en termes d'aménagement. La portée de l'analyse est tempérée par sa dimension trop francilienne, si l'on excepte un article sur la région dijonnaise et un autre traitant du Centre. Dans le même temps, cette concentration confère à ce travail collectif une unité de propos intéressante.

Éric LE BRETON

*Université Rennes 2
Centre interdisciplinaire d'analyse des processus
humains et sociaux (CIAPHIS)*