

Pollution atmosphérique

ISSN : 2268-3798

Éditeur : Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique

221 | 2014

Varia

« Les campagnes urbaines : un avenir à construire »

Compte rendu de la rencontre des agences d'urbanisme
de septembre 2013

François-Xavier Roussel

 <https://www.peren-revues.fr/pollutionatmospherique/4370>

DOI : 10.4267/pollution-atmospherique.4370

Référence électronique

François-Xavier Roussel, « « Les campagnes urbaines : un avenir à construire » », *Pollution atmosphérique* [En ligne], 221 | 2014, mis en ligne le 18 avril 2014, consulté le 03 mars 2026. URL : <https://www.peren-revues.fr/pollutionatmospherique/4370>

Droits d'auteur

CC-BY

« Les campagnes urbaines : un avenir à construire »

Compte rendu de la rencontre des agences d'urbanisme
de septembre 2013

François-Xavier Roussel

TEXTE

- 1 La 34^e rencontre des agences d'urbanisme s'est tenue à Amiens en septembre 2013 sur le thème : « Campagnes urbaines : un avenir à construire ». Dans le choix de ce thème figure la volonté, après quelques autres, de changer le regard jusqu'alors majoritairement stigmatisant sur le périurbain, et de découvrir la grande variété et les multiples facettes de cet entre-deux. De plus en plus d'acteurs, d'observateurs et d'experts estiment en effet que cette évolution n'est pas seulement une parenthèse, elle met en jeu durablement des modes de vie et des questions d'organisation économique et territoriale. Cette rencontre affirme la nécessité de se préoccuper et de « bâtir » un avenir pour ces espaces diffus.
- 2 Une rencontre d'agences d'urbanisme recouvre certaines spécificités par rapport à un colloque de recherche ou un colloque centré sur un thème précis. Il s'agit plus d'un échange entre des praticiens de l'urbanisme confrontés aux problèmes de développement et d'aménagement d'un territoire, et des élus nationaux ou locaux, des représentants de l'État, des professionnels, des universitaires, que d'un état de la connaissance et de la recherche ou que des débats conceptuels. D'autre part, les agences d'urbanisme ont travaillé prioritairement sur les villes, sur les agglomérations : elles ont longtemps négligé de s'intéresser à l'au-delà des agglomérations. Elles ont pu porter leur regard sur ces territoires mais d'une manière, pourrait-on dire, secondaire, ce qui est compréhensible, les relations institutionnelles entre les agglomérations et les territoires périphériques ayant été assez longtemps limitées. Depuis quelque temps, le contexte change : contexte d'interdépendance sur de nombreuses questions : transports, déplacements, habitat, espaces économiques, environnement, etc., contexte institutionnel : développement des intercommunalités,

- démarches Scot et Interscot, etc. ; en outre, les agences d'urbanisme sont de plus en plus sollicitées sur ces questions à travers différentes démarches, pour apporter connaissance, conseil, expertise.
- 3 Une rencontre d'agences d'urbanisme est un patchwork de tables rondes, d'ateliers thématiques ou techniques, d'études de cas, de visites de terrain. On y trouve donc une variété de terrains, de situations, d'approches, de thèmes. En rendre compte n'est donc pas tout à fait aisé. On se contentera donc d'un survol qui nous permettra d'attraper au vol ici ou là quelque matière à réflexion.
 - 4 Il nous faut rester un instant sur le titre « Campagnes urbaines », un oxymore, une alliance des contraires. Rappelons que voilà près de quarante ans, Bauer et Roux avaient évoqué le « rurbaïn » qui est une autre manière d'évoquer le mariage forcé entre le rural et l'urbain qui s'est pratiqué pas à pas sur plusieurs décennies. Ce phénomène, continu mais progressif, a fait l'objet d'un vocabulaire abondant. Qu'on en juge : n'a-t-on pas parlé et ne parle-t-on pas encore d'extension urbaine, d'étalement urbain, de mitage, de suburbain, d'urbanisation pavillonnaire, de ville éparpillée, de ville morcelée, de ville émietlée, de ville émergente, d'espace de transition, sachant qu'au bout du compte, le terme le plus usité est celui de périurbanisation.
 - 5 La périurbanisation a fait l'objet de moult appréciations et jugements, et d'une abondante production livresque. En rendre compte nécessiterait de longs développements mais quelques familles d'appréciation peuvent être discernées. Une première famille a été longtemps dominante dans le microcosme : elle considère que la périurbanisation est largement le choix idéologique d'un mode d'habiter qui exprime le souhait d'un urbanisme affinitaire, d'un rejet de l'autre et qui traduit spatialement l'effritement du contrat social, elle assimile la périurbanisation à une gangrène, et la condamne. Deux sous-familles peuvent la compléter : la première considère les aspects plus esthétiques, architecturaux, urbanistiques ; globalement, « c'est moche », le paysage est mité, l'urbanisme est anarchique, « n'est pas construit », le périurbain est l'espace d'un vide existentiel. Une seconde, d'inspiration écologique, considère que le périurbain est trop consommateur d'espace et d'énergie notamment du fait des déplacements qu'il engendre. Une deuxième famille, plus récente dans le microcosme et qui prend de l'ampleur, mais sans doute plus ancienne chez ceux qui

sont venus dans le périurbain, considère que le périurbain, les campagnes urbaines sont le lieu de l'épanouissement familial, le lieu où les enfants peuvent profiter du « grand air », où le bonheur privé est plus facilement accessible, moins contraint, où l'environnement est agréable, où on peut trouver un écho de certaines racines rurales, etc. À cette famille se rattachent quelques membres du microcosme qui apprécient « l'échelle humaine » de ces territoires et un certain esprit de résistance aux processus de standardisation et de globalisation. Une troisième famille peut être discernée, une famille pragmatique qui tente de trouver bonne mesure entre des choix, des nécessités, des contraintes : mélange d'attraction pour le moins dense, l'aspect plus rural, de nécessités (une séquence de vie avec de petits enfants, une séquence de vie de jeunes retraités, etc.), des contraintes (trouver un logement accessible suffisamment grand), etc. À cette famille peut se raccrocher une part grandissante « du microcosme de l'urbanisme » qui considère que le périurbain n'est ni une horreur, ni le « nirvana », que c'est une réalité durable qui n'est pas sans atouts malgré quelques fragilités, et qu'il convient de l'améliorer et de le mieux faire vivre.

- 6 Il a beaucoup été dit sur les habitants du périurbain et de ses différentes couronnes. On observe plutôt dans les communes périurbaines une pluralité des modes d'habiter et une grande diversité sociale. Les vieux noyaux des villages et des bourgs, habités par des populations souvent précaires, se réhabilitent ; les différentes générations de lotissements ont une composition sociale qui se diversifie avec le temps, avec le renouvellement de la population ; des espaces plus diffus sont habités par des catégories supérieures. Certains considèrent que cette diversité socio-spatiale recouvre en fait de nouvelles microségrégations et des attitudes de repli, d'autres observent que ces espaces sont de vrais espaces de mixité sociale, qui donnent du dynamisme au territoire. Dans ces espaces périurbains se côtoient différents modes d'habiter : un mode de repli sur le logement (une population, les femmes notamment, étant relativement captives), un mode navetteur lié à la mobilité quotidienne due aux emplois dans les pôles urbains, un mode villageois lié aux catégories populaires, un mode multipolaire, celle de l'habitant multicompétent qui pratique à la fois l'espace local et l'espace de l'ensemble de la ville.

- 7 L'économie périurbaine est avant tout une économie résidentielle. En effet, le périurbain se caractérise par l'importante présence d'actifs navetteurs, de personnes qui y résident mais qui n'y travaillent pas. Les revenus des habitants sont majoritairement déterminés par des processus productifs venus d'ailleurs. Cette économie résidentielle a ses avantages et ses inconvénients. Sans conteste, les revenus en provenance des villes, *via* les navetteurs, sont une source de richesse pour les espaces périphériques qui peuvent ainsi s'équiper progressivement. Pour autant, les navetteurs consomment aussi dans la ville et sont par ailleurs souvent plus exigeants que la population locale en matière de services et d'équipements.
- 8 Au cours des débats, les participants ont tenté d'énoncer un enjeu qui serait aussi une ambition : édifier un écosystème territorial « ville-campagne ». Pour Martin Vanier, il faut inventer « une manière contemporaine de vivre le couple ville-campagne », il faut construire « une hybridation » qui devrait reposer sur trois bases : constituer des « espaces publics de nature » qui soient structurants, élaborer des politiques de mobilité spécifique, où la voiture deviendrait l'élément de dispositifs multimodaux et un quasi-transport collectif, prendre en compte les ressources des campagnes urbaines en énergies renouvelables, eau, nourriture et leur contribution à la « bifurcation écologique » des ensembles métropolitains.
- 9 Les débats, au-delà de l'énoncé des enjeux et des ambitions, en sont venus, à partir des présentations de situations assez différenciées, aux questions désormais classiques mais toujours pendantes sur ces territoires : considérant que ces territoires se sont développés avec généralement une organisation et un aménagement d'ensemble limités, observant que la planification, ici plus qu'ailleurs peut-être, court derrière les phénomènes qu'elle prétend encadrer, comment entreprendre des démarches de projets, comment travailler avec les villes voisines, les villes auxquelles on est lié fortement, avec quelle ingénierie, avec quelle gouvernance ?
- 10 Si on peut convenir que les espaces périurbains ne doivent pas singer la ville et ses modes d'organisation et d'aménagement, si on estime que ces espaces doivent pouvoir s'appuyer sur leurs propres valeurs, usages et fonctionnalités, encore faut-il que puissent émerger un ou des projets collectifs spécifiques. Cela passe par des intercommuna-

lités qui sont une première étape. Elles doivent prendre en charge rapidement la maîtrise de l'urbanisme, mettre en œuvre un plan local d'urbanisme intercommunal et construire parallèlement, voire en amont, un projet collectif de territoire, projet qui doit se coordonner avec les voisins, notamment la ville ou les villes de proximité. Cette nécessité suppose d'avoir ou de pouvoir accéder à des capacités d'ingénierie que les intercommunalités n'ont pas au départ et qu'elles n'ont pas toujours les moyens d'acquérir ou d'utiliser. Pour avoir compétences et moyens, pour pouvoir exercer une véritable maîtrise d'ouvrage, les intercommunalités doivent-elles se regrouper, trouver des formes de coopération avec les villes ou agglomérations voisines et leurs outils, tels les agences d'urbanisme ? Les agences d'urbanisme souhaitent pouvoir constituer demain un point d'appui important pour construire de manière soutenable de possibles futures campagnes urbaines.

AUTEUR

François-Xavier Roussel
Urbaniste