

Le bonheur n'est plus dans le pré

Comment vivre en zone péri-urbaine sans renoncer au mode de vie urbain?

Atelier proposé par Marie Cugny-Seguin

■ Contexte

Notre monde est urbain et le sera de plus en plus. L'avenir social, environnemental et économique de notre société se joue donc dans les zones urbaines et les territoires qui lui sont fonctionnellement et économiquement liés. Dès aujourd'hui, NOUS, citoyens urbains devons inventer la ville de demain et créer les conditions d'une ville prospère, inclusive, solidaire des territoires qui l'entourent, sobre en matériaux et carbone, respectueuse du capital naturel et minimisant ses impacts environnementaux. Cette ville prospère est inséparable de son hinterland. Dans un fortement monde urbanisé, une connexion fonctionnelle de tous les territoires à un pôle urbain est indispensable au bien-vivre.

L'urbain généralisé fait aujourd'hui parti de l'imaginaire collectif. Les modes de vie d'un urbain et d'un rural sont quasiment les mêmes ou du moins les aspirations en termes de services sont les mêmes. La cité traditionnelle avec des limites a été remplacée par la ville générique sans limite. Des espaces urbains ou pseudo-urbains s'étendent dans des zones rurales désertées par une agriculture de plus en plus productive. La ville s'étend partout mais est-ce vraiment la ville? Cet archipel chaotique s'agrégeant autour d'une ville-centre dense, le plus souvent la ville historique, est-ce encore une ville? Et si ce n'est pas une ville, comment faire pour que cela le devienne, non pas en terme de densité mais de services et de sentiment d'appartenance?

La périphérie agrège des îlots de maisons individuelles peu denses et peu connectés entre eux. Dans ce modèle de la ville généralisée, les espaces privés (pavillons, jardins privés, voies d'accès privées) l'emportent sur les espaces publics. La faible densité de ces zones périphériques intermédiaires, qui ne sont ni vraiment urbaines ni vraiment rurales, rend les services privés et publics peu rentables (transports collectifs, commerces, etc.). Ce qui se traduit par une inégalité dans l'accès aux services entre la ville-centre et les territoires périphériques. La vie des territoires périphériques est rythmée par les navettes domicile-travail (ou domicile-zones d'éducation) qui s'effectuent le plus souvent en voiture individuelle. La dépendance à la voiture entraîne un sentiment d'isolement qui constitue un obstacle à la construction d'un sentiment d'appartenance à un vaste territoire urbanisé, englobant l'urbain dense et le péri-urbain dans un même ensemble. L'habitant du péri-urbain rêve de nature et de ruralité mais reste fondamentalement l'usager d'une ville qu'il n'habite pas. Cette position entre deux mondes et deux aspirations contradictoires est inconfortable. Bien souvent, ce qui a pu faire l'attrait de ces territoires péri-urbains (espace, sécurité, entre-soi, faible prix du foncier et donc maison et jardin plus grands, etc.) peut devenir source de rejet quand la situation familiale ou individuelle change (vieillesse, maladie, divorce, perte d'emploi, départ des enfants, crise économique, problèmes de santé, etc.). La distance est alors vécue comme une relégation.

L'installation en zone péri-urbaine permet de bénéficier d'un prix du foncier et d'une fiscalité plus faible. Les ménages péri-urbains sous-estiment souvent au moment de l'installation le coût, le temps et les contraintes liés aux transports et ce d'autant plus que leur mode de vie reste très dépendants des zones urbaines. La mobilité qui est essentielle à la vie quotidienne est multiple; elle mêle les lieux de travail, de consommation, de loisirs, de scolarité, de socialisations. Les échelles du vécu sont souvent différentes des échelles où sont construites les politiques. De plus, la population se comporte comme consommatrice de services et non comme citoyenne d'un

territoire (particulièrement pour l'école). Paradoxe, la population attend des services qu'elle n'utilise pas suffisamment pour qu'ils soient rentables. C'est notamment le cas des commerces de proximité en concurrence avec les grandes surfaces. Par ailleurs, les communes les plus précocement touchées par la péri-urbanisation connaissent aujourd'hui un vieillissement structurel de la population et doivent assurer le fonctionnement d'installations (sportives, culturelles, scolaires) surdimensionnées.

Les villes attirent toujours plus d'activités économiques et d'innovations mais leur hinterland ne bénéficie pas toujours de cette prospérité. Les pôles urbains concentrent les services (commerces, loisirs, etc.), notamment ceux de hauts niveaux (culture, enseignement supérieur, santé, etc.), alors même que les zones qui les entourent font face à une pénurie de services. Bien que les attentes des péri-urbains en termes de services soient les mêmes que celles des urbains, des zones intermédiaires peu denses, proches de pôles urbains dynamiques, restent des déserts médicaux, offrent peu de distractions, sont très mal connectés (peu de transports en commun, faible couverture numériques, réseau routier déficient, etc.). Cette situation peut créer un sentiment d'abandon. Face à ce constat, comment peut-on réduire l'écart entre la ville-centre et son hinterland en termes d'accès aux services et de qualité de vie? En raison de la fragmentation administrative et politique des territoires, héritée du passé, la gestion et la gouvernance des territoires urbains et péri-urbains se fait à une échelle qui ne correspond plus à leur fonctionnement. L'influence de la ville s'étend mais sa gestion se fait toujours à la même échelle.

L'humain est la chair de l'urbain. Comment reconfigurer la ville pour qu'elle redevienne désirable et pour qu'elle offre de nouvelles perspectives d'interactions sociales entre toutes les composantes de la population. L'urbain et le péri-urbain est de plus en plus perçue comme un 'club' où les interactions ne se font qu'avec des personnes de même qualité et partageant des goûts communs. Dans un monde globalisé et ouvert, le sentiment d'appartenance est de moins en moins lié à un territoire, au sens traditionnel du terme, mais beaucoup plus à des communautés (y compris virtuelles) qui ont une vision partagée de la vie et qui décident d'avoir une forme d'intimité. Les communautés préservent un entre-soi qui crée des barrières invisibles et abouti à une segmentation de la société. Cette recherche du bien-être et de l'accomplissement individuel et collectif prend différentes formes. L'entre-soi peut-être: sélectif et élitiste (gentrification), protecteur (recherche de la tranquillité en s'isolant en zones péri-urbaines ou en s'enfermant dans des résidences fermées), contraint (personnes habitant des zones urbaines dégradées n'ayant pas la possibilité d'en partir), économique (ségrégation socio-spatiale liée au prix de l'immobilier), un entre-soi générationnel (lié à l'âge des opérations immobilières et à la faible mobilité résidentielle), etc. Ces 'petits mondes' enferment et créent une mise à distance des individus qui ne facilitent pas la diversité des interactions sociales et n'incitent pas à la découverte.

La 'Ville' est d'abord une expérience physique. Toutes transformations urbaines changent la perception de la ville que ce soit celle des habitants ou des usagers (touristes, personnes qui y travaillent). Marcher, circuler en voiture ou en tram, rouler à vélo n'apportent pas les mêmes sensations et montrent différents aspects du territoire urbain. C'est aussi une expérience de l'espace public; l'espace scénique des rues, des places et des espaces verts renseigne sur l'identité d'une ville, sa culture locale, la place de l'art en ville, son passé, ses ambitions, etc. C'est aussi une expérience politique car la ville résulte des politiques passées et actuelles mise en œuvre à différentes échelles. C'est aussi un univers connecté. L'accès à la ville-centre et au centre de la ville-centre est consubstantiel à la notion de centralité. De même, la fluidité des relations entre les différents espaces périphériques est essentielle pour les nouveaux modes de vie et les nouvelles localisations d'activités. Comment faciliter les transports collectifs alors que la densité est trop faible pour qu'ils soient rentables ?

L'espace péri-urbain est donc bien un espace d'interface entre le rural et l'urbain. Les paysages y sont dominés par l'agriculture et la forêt. Les densités y sont beaucoup plus faibles que dans l'agglomération liée à la ville-centre. Même si les signes de l'histoire et de la sociabilité rurale existent, les nouveaux modes de vie, de consommation de biens et de services, le nouveau bâti et la localisation des emplois sont fortement dépendant d'une agglomération. Parce que le processus de périurbanisation est peu lisible, il reste difficile à prendre en compte à l'échelle appropriée. La segmentation socio-spatiale fait obstacle à une approche commune et solidaire à l'échelle d'un vaste territoire. Jouer avec les échelles (quartier, local, banlieues, péri-urbain, centres

secondaires, ville-centre, agglomération, bassin de vie, bassin d'emploi, etc.) est donc la clé pour développer des politiques reflétant la réalité physique, sociale, économique, culturelle, environnementale du fonctionnement urbain au sens large. Pour cela, il est nécessaire de prendre en compte la ville 'de facto' qui s'étend bien au-delà de la ville-centre et englobe de vastes zones qui lui sont économiquement et socialement liées. La ville ne peut pas être vue uniquement comme un espace artificialisée et dense, elle intègre les territoires qui sont sous son influence. Pourtant, malgré ce constat, les villes continuent à être gérées, gouvernées et planifiées à une échelle qui ne correspond plus ni à leur réalité physique, ni à leur zone d'influence et donc n'est plus pertinente d'un point de vue stratégique et ne répond plus aux attentes des habitants les plus éloignés de la ville centre. De nouvelles formes flexibles de gouvernance sont donc nécessaires. Une attention doit être portée aux complémentarités nécessaires entre les approches fonctionnelles – au niveau de la métropole – et les approches sociales et culturelles impliquant la participation et l'automatisation des citoyens – au niveau des quartiers. Il s'agit de prendre en compte aussi bien la réalité infra-urbaine que péri-urbaine.

■ L'atelier

Cet atelier se propose de travailler sur un sujet qui est peu évoqué dans les politiques: le bonheur. Oui, vous avez bien lu ! On parle souvent de bien-être ou de qualité de vie pour évoquer tous les facteurs qui contribuent au bien-vivre collectif et individuel. Pourtant, ce que recherche l'individu, c'est le bonheur. C'est une notion qui intègre la réalisation de soi. Être heureux c'est espérer en l'avenir et vouloir agir. Cela dépend aussi bien du milieu dans lequel on vit (communauté, quartier, famille, milieu professionnel, etc.), y compris le milieu physique (quartier, voisinage, etc.), que de nos caractéristiques individuelles (santé, sociabilité, centres d'intérêts, profession, histoire individuelle, etc.). En conséquence, le bonheur dépend autant de l'individu que du cadre de vie et du milieu dans lequel il vit.

Les dernières élections ont révélés une fracturation de la société et, en particulier, une forme de désespérance des habitants des zones péri-urbaines et rurales qui se sentent oubliées par les politiques publiques. Le paradoxe est qu'une grande partie de ces habitants se sont eux-mêmes éloignés des services qu'ils réclament. Beaucoup ont choisi de s'éloigner du tumulte de la ville dense en rêvant d'un monde rural harmonieux et d'une nature apaisante, c'est-à-dire d'un monde qui n'existe pas ou plus. En même temps, leur mode de vie et leur style de vie sont urbains. Les attentes en termes de services sont élevées alors que la faible densité de ces territoires intermédiaires ne permet pas de développer des services rentables.

Cet atelier explorera les questions suivantes:

- Quel sont les véritables raisons du mal-être ?
- Quelles sont les attentes des populations ?
- Comment éviter le sentiment d'abandon?
- Comment répondre à ces attentes ?
- Comment fournir des services de qualité ?
- Comment faciliter les trajectoires individuelles?
- Comment faciliter la sociabilité?
- Quelles sont les coopérations à développer? etc.

L'objectif est d'élaborer un document de réflexion qui pourrait servir de support à une stratégie relative aux relations entre l'urbain et le rural. Il s'agit de dégager de grandes orientations qui pourraient améliorer la vie quotidiennes des péri-urbains dans les domaines essentiels se déplacer, vivre le quotidien, se soigner, travailler, apprendre, se cultiver, se distraire, interagir socialement, etc. La question est de déterminer comment mieux connecter les zones péri-urbaines à la ville-centre, physiquement mais aussi dans les représentations mentales de l'espace.