



Revue
Géographique
de l'Est

Revue Géographique de l'Est

vol. 54 / n°3-4 | 2014

Les lieux de la ville, processus de fabrication de la ville
et pratiques habitantes

Lionel Rougé, Christophe Gay, Sylvie Landriève, Anais Lefranc-Morin, Claire Nicolas (dir.), 2013, *Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?*

Paris, Loco/Forum vies mobiles, 144 p.

Julien Gingembre



Electronic version

URL: <http://journals.openedition.org/rge/5364>

DOI: 10.4000/rge.5364

ISSN: 2108-6478

Publisher

Association des géographes de l'Est

Printed version

Date of publication: 30 December 2014

ISSN: 0035-3213

Electronic reference

Julien Gingembre, « Lionel Rougé, Christophe Gay, Sylvie Landriève, Anais Lefranc-Morin, Claire Nicolas (dir.), 2013, *Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?* », *Revue Géographique de l'Est* [Online], vol. 54 / n°3-4 | 2014, Online since 28 February 2015, connection on 25 September 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rge/5364> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rge.5364>

This text was automatically generated on 25 September 2020.

Tous droits réservés

Lionel Rougé, Christophe Gay, Sylvie Landrière, Anais Lefranc-Morin, Claire Nicolas (dir.), 2013, *Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?*

Paris, Loco/Forum vies mobiles, 144 p.

Julien Gingembre

REFERENCES

Lionel Rougé, Christophe Gay, Sylvie Landrière, Anais Lefranc-Morin, Claire Nicolas (dir.), 2013, *Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?*, Paris, Loco/Forum vies mobiles, 144 p.

- 1 Cet ouvrage publié en septembre 2013 constitue la synthèse des interventions et des échanges qui se sont déroulés lors des deuxièmes Rencontres du Forum Vies Mobiles, intitulées « Des mobilités durables dans le périurbain, est-ce possible ? »
- 2 Dans une perspective géographique et sociologique, le propos du livre aborde le sujet très fécond du périurbain sous un nouvel angle et loin de certains préjugés qui ont la vie dure (inefficacité énergétique, consommation d'espaces, entre-soi résidentiel). Il faut dire que le thème est éculé et a été bien malmené dans les médias. La mobilité et les modes de vie ont la part belle dans les réflexions qui s'adressent à un large public. Richement illustré, sa mise en page colorée et originale fait bonne impression. Cela contraste avec l'image morose et uniforme qui est attachée, à tort, aux espaces périurbains. Le plan du livre reprend celui qui a structuré les Rencontres.
- 3 Ainsi, le premier constat est le déficit sémantique autour du thème. Le périurbain est une notion non stabilisée, dont la définition et les formes varient selon les pays.

Rurbain, suburbain, infra-urbain, campagnes urbaines, franges, citta diffusa, Zwischenstadt, suburban, etc., sont autant d'appellations qui côtoient les définitions statistiques, qu'elles soient morphologiques, fonctionnelles, spatiales.

- 4 Pour étudier le périurbain à l'échelle mondiale, mieux vaut alors s'intéresser aux éléments communs. La mobilité y joue bien sûr un rôle central, et particulièrement la motorisation individuelle, symbole de ce mode de vie. La prédominance des espaces verts constitue l'autre élément récurrent, c'est ce qui fait l'attractivité de ces espaces en tenant une place centrale dans l'imaginaire collectif autour du périurbain. L'habitat est récent et peu dense, et la maison individuelle joue également un rôle symbolique. Enfin, la périurbain entretient des relations fonctionnelles avec un centre urbain.
- 5 La périurbanisation est donc à la croisée de trois facteurs (socioculturel, sociotechnique, socioéconomique). Forme principale de l'urbanisation depuis la fin des années 1960, ces espaces sont des laboratoires, des lieux d'invention et d'expérimentation.
- 6 À travers des exemples européens (Allemagne, Italie) et nord-américains, le premier chapitre dresse différents constats, d'abord celui d'un périurbain pluriel, hybride, ce qui se lit dans la variété de ses paysages, mais aussi dans ses mutations récentes : émergence de nouveaux promoteurs immobiliers qui proposent des typologies de bâti plus variées et des constructions plus performantes ; coexistence de modes de vie très diversifiés, que l'on observe notamment à travers les déplacements dans l'espace vécu. La mobilité constitue alors un élément discriminant selon le genre, l'âge, le statut familial (seul, en couple, avec enfants). Les schémas présentés dans les pages 34 à 36 en sont de parfaites illustrations.
- 7 Ensuite, cette première partie dresse la nécessité de s'affranchir des typologies arrêtées, sans toutefois en proposer une relecture, et de dépasser le modèle « centre-périphérie » devenu caduque. En effet, le périurbain gagne en autonomie avec l'accroissement de l'offre locale d'emplois, conduisant à une certaine multipolarisation de ces espaces. La dépendance à l'agglomération principale demeure néanmoins prégnante pour l'accès aux emplois qualifiés et aux services rares.
- 8 Ces changements de perspective amèneront à réinvestir la notion de « rurbain » : parce qu'elle agglomère les termes rural et urbain, cette notion est au croisement des réalités diverses qui forment la substance de ces espaces, comme par exemple la revitalisation de la campagne par l'extension de la ville et des modes de vie qui lui sont liés.
- 9 À partir de ces bases, la seconde partie s'attache à déconstruire les clichés sur les espaces périurbains. Souvent présentés comme des lieux où le gaspillage et la pollution sont omniprésents, le périurbain ne se distingue toutefois pas radicalement des espaces urbains. Si ses habitants se déplacent beaucoup pour leur travail (captivité automobile), leurs trajets pour les loisirs sont de plus courte portée que ceux des habitants des villes-centres.
- 10 En revisitant la notion de durabilité, définie comme ce qui peut se maintenir sur le long terme et s'adapter au changement, les espaces périurbains présentent même, de par leur mutabilité et leur souplesse, davantage de possibilités de résilience. Les circuits courts, l'achat d'une voiture moins consommatrice de carburant, le changement dans les pratiques de mobilité, l'installation de panneaux photovoltaïques, les jardins cultivés, sont autant d'exemples d'adaptation face aux crises.

- 11 Ces quelques pistes amènent naturellement à un travail plus prospectif qui est abordé dans la dernière partie.
 - 12 Ces pistes de recherches sont principalement centrées sur la mobilité, et plus particulièrement les mobilités alternatives (notamment le vélo, à condition de constituer un maillage continu de pistes cyclables), l'accessibilité sans voiture (notamment des centres commerciaux), de nouvelles formes de transport public (autopartage, transport à la demande), l'incitation, la mutualisation des moyens (pédibus).
 - 13 Les auteurs ont donné la parole à des élus, à la SNCF, et ont mis en avant des projets portés par le Forum. Le propos insiste sur la nécessité de changer de regard, d'observer le périurbain comme un système complexe, afin de passer de la réflexion à l'action.
 - 14 Cependant, le format des textes, qui ne reproduisent pas les communications sous forme d'articles, ne permet pas de creuser suffisamment la réflexion. Ainsi, le propos semblera parfois trop superficiel au chercheur qui souhaite approfondir la question. Cet ouvrage, en mobilisant l'interdisciplinarité, constitue néanmoins une très bonne entrée à quiconque s'intéresse au sujet et propose des pistes de recherche fertiles : altermobilité, circuits courts, adaptation aux changements, intervention publique, auto-organisation. Enfin, les photos d'artistes regroupées dans des portfolios, s'intéressant tantôt à des tranches de vie, aux formes et aux paysages, aux intérieurs ou aux vies nomades, offrent des regards nouveaux et pluriels sur ces espaces où réside une grande partie de la population.
 - 15 De ce livre, nous retiendrons donc la complexité de la question, encore trop souvent présentée de manière caricaturale. Il est en effet difficile de ranger le périurbain dans les catégories auxquelles nous sommes accoutumés.
-

AUTHORS

JULIEN GINGEMBRE

Doctorant en géographie – LOTERR - Université de Lorraine