

## 1. Opinions



# Publication dans La Tribune : "Le périurbain, politiquement incorrect?"

19 Mars 2014

Mobile Lives Forum

Affublé d'étiquettes plus négatives les unes que les autres - pollueur, énergivore... -, le périurbain serait aussi un territoire où l'on vote « mal », avec ce que les politologues appellent un « survote frontiste ». Une vision caricaturale... alors que le périurbain mérite d'être investi comme un territoire de projet au même titre que les grandes métropoles. Par Christophe Gay et Sylvie Landriève co-directeurs du Forum Vies Mobiles.

---

Texte initialement publié dans La Tribune :

[http://www.latribune.fr/opinions/tribunes/20140313trib000819801/le-periurbain-politiquement-](http://www.latribune.fr/opinions/tribunes/20140313trib000819801/le-periurbain-politiquement-incorrect.html)



incorrect.html

A quelques semaines des élections municipales, pour lesquelles le Front National est crédité de 16% d'intentions de vote, est-il juste de stigmatiser à nouveau le périurbain, comme en 2002 et 2012 ? A en croire certains commentateurs, tous les habitants du périurbain s'y seraient installés par dépit, souffriraient d'un fort sentiment de déclassement et constitueraient la clientèle privilégiée du FN. Au

Forum Vies Mobiles\*, nous voudrions faire entendre que loin d'être uniforme, le périurbain accueille des populations, des formes d'habitat et des modes de vie d'une grande variété qui en font, aussi, un lieu d'hybridation, d'invention, de résistance, et même de résilience face à la crise énergétique à venir ! Il n'y a pas un mais des périurbains. Il existe une grande diversité de paysages périurbains, du lotissement pavillonnaire au village, en passant par les quartiers de petits immeubles.

## **Pas d'uniformité**

Les modes de vie des habitants du périurbain ne sont pas non plus uniformes. On croit souvent que les espaces périurbains <sup>1</sup> sont de simples périphéries, dépendantes de leur ville-centre et que tous leurs habitants se rendent quotidiennement « en ville ». Les spécialistes montrent que cela est de moins en moins vrai. Si une partie des habitants a un mode de vie tourné vers la ville dense (travail, sorties, achats...), d'autres fréquentent plutôt les pôles secondaires des alentours (bourgs ou petites villes, zones d'activités) et certains organisent même leur vie localement. Fini les communes dortoirs : on peut vivre dans le périurbain sans fréquenter la grande ville ! Emplois, commerces, établissements scolaires et équipements de loisirs sont toujours plus nombreux pour répondre aux aspirations d'une population en recherche de proximité. Situé à la lisière entre la ville et la campagne, le périurbain est aussi le lieu de métissages entre l'urbain et le rural. Enfin, le périurbain est décrit simultanément comme l'espace privilégié des classes moyennes supérieures, réfugiées dans leurs *gated communities* <sup>2</sup>, et comme le nouveau lieu de relégation des classes populaires et des classes moyennes fragilisées. En réalité, la société française dans toute sa diversité y est représentée. Le périurbain est bien plus hétérogène - d'un point de vue social, générationnel, voire ethnique - que le sixième ou le seizième arrondissement de Paris !

## **Une empreinte carbone vraiment désastreuse ?**

Les habitants du périurbain sont stigmatisés pour leur mode de vie soi-disant énergivore. On les oppose aux habitants des villes denses, présentées comme les fers de lance du développement durable. Des travaux récents, présentés lors du dernier colloque du Forum Vies Mobiles, remettent en cause cette opposition et tendent à montrer que l'empreinte carbone des ménages périurbains serait en moyenne plus basse que celle des habitants des centres urbains <sup>3</sup>. Par ailleurs, les territoires périurbains offrent une malléabilité précieuse face aux crises énergétiques, économiques et sociales : le jardin permet la production de fruits et de légumes, l'élevage de volailles et de petits bétails, mais aussi la production d'énergie (panneaux photovoltaïques, éoliennes, bois de chauffage) ; la maison peut être adaptée aux évolutions familiales, scindée pour être louée, etc.

## **Covoiturage, autopartage...**

En outre, si le périurbain est associé au « tout-automobile », on observe partout dans le monde des évolutions dans les pratiques de déplacement, soutenues par une multitude d'initiatives locales. Le covoiturage, l'autopartage, le transport à la demande s'y développent, ainsi que la minimisation des déplacements. Un certain nombre d'actions concrètes, souvent peu coûteuses, pourraient amplifier ces transformations : rendre les centres commerciaux accessibles à vélo, y prévoir des aires de covoiturage, des stations de transports en commun, mais aussi des tiers espaces, mettre en place des aménagements pour le vélo, qui a un grand potentiel de développement dans le périurbain, mailler le territoire de sentiers pour les piétons... Viser un changement très rapide serait optimiste mais, à terme, la voiture individuelle ne sera plus nécessairement la solution de déplacement par excellence dans ces territoires.

## **Pour des initiatives politiques ambitieuses**

Hétérogènes, créatifs, innovants, les espaces périurbains accueillent des initiatives, des modes de vie et des pratiques individuelles qui laissent à penser qu'un bel avenir leur est promis, pour peu que les

pouvoirs publics, les entreprises et les citoyens en fassent des territoires de projets au même titre que les grandes métropoles. A l'heure des élections municipales, les territoires périurbains méritent des initiatives politiques ambitieuses.

**Christophe Gay et Sylvie Landrière** , co-directeurs du Forum Vies Mobiles

1 Selon l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques), les espaces périurbains sont caractérisés par le fait d'être liés à une ou plusieurs agglomérations par les trajets domicile-travail d'une partie des actifs (au moins 40% des actifs occupés), mais en discontinuité spatiale avec elle(s).

2 Les gated communities, ou communautés fermées, sont des quartiers résidentiels sécurisés, dont l'accès est contrôlé et dans lesquels l'espace public est privatisé.

3 Si l'on prend en compte l'alimentation, les biens de consommation et les déplacements durant les vacances et les week-ends en plus du logement et des déplacements domicile-travail, les deux facteurs habituellement analysés.

## Pour aller plus loin :

***Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger dans ses territoires?***

sous la direction du géographe Lionel Rougé, Ed. Loco/Forum Vies Mobiles, 22 euros



## Lifestyles

- Alternative mobilities
- Cars / motorcycles
- Living environments
- Change in practices
- Representations

## Policies

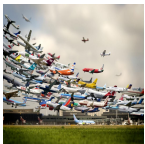
- Cars
  - Public transport
  - Cycling & Walking
  - Cities & Territories
- 

## Other publications



Did Covid cause public transport to grind to a halt?

Annelise Avril, David Henny



Demobility. Back to the roots

Bruno Marzloff



Time, leisure and mobility

Benjamin Pradel

1 <http://www.latribune.fr/opinions/tribunes/20140313trib000819801/le-periurbain-politiquement-incorrect.html>

2 <https://fr.forumviesmobiles.org/publication/2013/09/25/presentation-1273>

3 <https://fr.forumviesmobiles.org/publication/2013/09/25/presentation-1273>