



Conseil de Développement
Pays de Montbéliard Agglomération

Les CODEV

Périurbanisation et demande
contemporaine d'habitat des ménages.

Date : 14 février 2012

Intervenant :
Yves CHALAS,
Professeur à l'institut
d'Urbanisme de
Grenoble

Je m'explique tout de suite sur le titre : je vais parler de la demande contemporaine d'habitat des ménages parce que cela peut expliquer en grande partie le phénomène de périurbanisation.

Mon propos va commencer par la demande contemporaine d'habitat des ménages et débouchera sur une intelligibilité partielle du phénomène de périurbanisation. L'une des composantes essentielle qui peut expliquer le phénomène de périurbanisation, c'est la demande contemporaine d'habitat des ménages, non satisfaite. C'est parce que les ménages, en matière d'habitat, n'arrivent pas à se satisfaire dans les vieux centres urbains, qu'ils s'installent en périurbain dans les maisons individuelles.

C'est la thèse que je vais développer en faisant référence à un théorème important : Les habitants ne sont pas des chercheurs, ce sont des trouveurs. Ce ne sont pas non plus des fétichistes, non plus, de la maison individuelle : Ils trouvent, faute de mieux, à satisfaire leur demande d'Habitat et les fonctions d'habiter nécessaires, compte tenu des modes de vie d'aujourd'hui, au moins partiellement, dans la maison individuelle périurbaine parce qu'ils n'arrivent pas à la satisfaire dans les centres-villes anciens. D'où, dans pas mal de villes, une offre de logements vacants que ceux qui ont la possibilité d'habiter, n'habitent pas (Saint Etienne, La Rochelle), parce qu'ils ne trouvent pas à satisfaire leur demande sociale urbaine d'Habitat contemporaine.

Quelle est cette demande d'Habitat ? Quelles sont les fonctions essentielles de l'Habitat, aujourd'hui ? Ce sont des fonctions qui débouchent presque sur la forme : cela peut intéresser les architectes et demande de l'inventivité, de la créativité de la part de ces architectes et urbanistes.

Il faut donc interpeller les urbanistes, architectes et politiques, en attirant leur attention : L'offre de logement, l'offre d'Habitat doit être adaptée un minimum à cette demande, sinon, les gens vont participer à cet étalement urbain. Il faut rendre l'offre attractive, satisfaisante pour une qualité résidentielle que les gens arrivent à trouver dans le périurbain et non dans les villes centres.

Quelles sont les formules de cette demande d'Habitat contemporaine de la part des ménages ? Celles-ci émanent de l'intersection de la synthèse de plusieurs recherches : Cela a commencé par une recherche commanditée par l'Agence d'Urbanisme de Grenoble sur ce que les habitants, aujourd'hui, veulent comme espaces verts, comme nature.

Ensuite, j'ai travaillé pour l'Union Nationale des Constructeurs de maisons individuelles, sur la question qui m'a interpellée : Comment expliquer l'engouement des français pour la maison individuelle ?

Vous savez bien que 54 % des français vivent dans une maison individuelle et sur les 46 % restants, 2 habitants sur 3, voudraient vivre dans une maison individuelle. J'ai également travaillé sur la question de la mobilité : Qu'est-ce que devient la mobilité dans le périurbain ? Un peu plus théorique, j'ai travaillé sur l'évolution des concepts chez les paysagistes : Comment les concepts qui s'agglomèrent autour de la nature et servent à construire pour les paysagistes ont-ils évolués ? A la croisée de toutes ces recherches, on obtient le résultat dont je vais vous parler aujourd'hui, c'est-à-dire, la demande contemporaine d'habitat des ménages.

En dernier point sur l'introduction sur cette demande contemporaine d'habitat des ménages, il faut bien comprendre, et c'est fondamental, que la demande d'habitat, aujourd'hui, est extrêmement liée à l'évolution des modes de vie - évolution importante qui a eu lieu dans les années 80.

Aujourd'hui, pour comprendre ce qu'est la demande d'habitat, il faut compter au nombre des paramètres, le temps libre. Globalement, quand on fait l'histoire du travail, aujourd'hui, une vie est

employée 10 % de son temps au travail, alors qu'au début du XXème siècle, une vie était 3 fois plus employée au travail.

La mobilité est facilitée, le goût de la nature, les nouvelles Techniques d'Information et de Communication (TIC) sont des facteurs importants : Qu'est-ce qu'internet change, et considérablement, dans le rapport à l'habitat ?...Il y a une espèce de rêverie de la maison globale au bout des réseaux.

Il y a une survalorisation du logement, de nos jours, au détriment de la vie de quartier. Qu'est-ce qui va permettre cette survalorisation du logement, de l'habitat ? Ce sont les nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication, qui permettent de « télé-chater », de télé-acheter, de se télé-socialiser, de se télé-soigner, de se télé-cultiver, etc. Bientôt l'hôpital à demeure via Internet....des choses qui ne sont pas du tout du futurisme.

Il y a aussi la mobilité facilitée, l'individualisme qui n'est pas une mauvaise pluie venue avec le néolibéralisme, mais une évolution de mode de vie séculaire, et qui, aujourd'hui, a une accélération, liée à l'accélération, elle-même, du processus de modernité individualiste.

On a donc tout un ensemble, temps libre, hédonisme, loisirs, mobilité, accès à la nature. Toutes ces choses vont peser énormément, comme par exemple, l'allongement de la durée de la vie ou la décohabitation. Vous savez tous que l'un des ressorts de la crise du logement, c'est le fait que l'on décohabite, c'est-à-dire que l'on divorce et d'autre part, que l'on vive plus longtemps (C'est une enquête du Moniteur).

Les sociologues parlent de la société des modes de vie qui pèsent énormément sur les demandes et notamment sur la demande d'habitat. Cette demande d'habitat tient en cinq mots clefs essentiels, que je vais développer, les uns après les autres.

Ces mots clefs sont :

- Garage
- Placard
- Terrasse
- Evolutivité
- Environnement

On est dans des fonctions d'habiter qui sont proches de la forme. Il n'y a rien de conceptuel, ni de futuriste. Cela s'inscrit dans des tendances lourdes et des modes de vie propres à nos sociétés.

1 - Le garage :

C'est une thématique globale qui appelle de la créativité et de l'innovation de la part des architectes et urbanistes qui doivent répondre, un, à la mobilité, deux, au stationnement.

Nous vivons dans une société de l'injonction à la mobilité. Comment la mobilité ne peut-elle pas impacter l'habitat, si nous vivons d'abord dans une société où l'homme du XXIème siècle est un mobile, avec une culture de la mobilité énorme ? Cela veut dire que nous travaillons dans et par la mobilité, mais aussi nous consommons dans et par la mobilité, nous nous distrayons dans et par la mobilité et pire, nous rencontrons les autres dans et par la mobilité.

Aujourd'hui, la mobilité nous lie aux lieux et aux espaces, mais aussi les uns, les autres. La mobilité est devenue une condition de l'intégration sociale et une condition de l'intégration urbaine. La mobilité signifie aussi croissance, production de richesse, production de plus-value.

A partir de là, une ville, un espace, un quartier qui va par trop contraindre cette mobilité, la contrainte de cette mobilité va être vécue comme un paradoxe, comme une double injonction paradoxale : D'un côté la société, la civilisation, les modes de vie, l'entreprise, l'université – aujourd'hui les universitaires sont 20 fois plus mobiles qu'ils ne l'étaient il y a 30 ans, et c'est cela qui produit la richesse, faire circuler les idées, parler, etc. Donc première injonction : soyez mobiles pour travailler, pour vous socialiser, pour consommer. Et d'un autre côté, on met des tas de barrières où l'espace, tel qu'il existe, empêche cette circulation généralisée des hommes, des biens, des idées.

Pour échapper à cette contrainte, généralement, ceux qui en ont les moyens, vont échapper en allant habiter dans la périurbanisation, où là, la mobilité, le déplacement, l'automobile, notamment vont être beaucoup plus fluides, beaucoup plus faciles.

La deuxième chose est le stationnement : une voiture reste par exemple, immobilisée 80 % de son temps. Il y a là d'ailleurs, un réservoir de rationalisation de la mobilité qui est tout à fait considérable. Quand on construit une voiture, il faut construire 4 à 6 places de parkings : celle du logement, de l'entreprise, du centre commercial, du cinéma, etc.....30 % des gaz carboniques émis dans les villes, le sont par la recherche d'un stationnement dans le centre ville, etc.

J'ai fait des enquêtes sur un quartier de Grenoble – le quartier de la Capuche, dans le cœur de Grenoble, après les grands boulevards, dans le sud – il y a des R+6, R+8 construits entre 1975 et 1982. Ce sont des barres, sans végétation, sans square, ni espace vert, et bien sûr pas de parking. Les gens passent 20 à 25 mn en moyenne, pour trouver une place, dans une colère terrible, après le travail de la journée... Et ils ne pensent qu'à une seule chose, c'est déménager pour aller vivre dans une maison individuelle en périurbain, pour pouvoir enfin stationner. Ceux qui partent, ce sont ceux qui ont les moyens. Restent, les plus pauvres.

On voit bien ce problème de la mobilité qui se pose d'emblée, en attendant le développement spectaculaire des transports en commun, en attendant l'auto-partage, l'auto lib' performant, en attendant le covoiturage organisé massivement et de manière performante, en attendant que les villes s'installent autour des gares, etc.... En attendant tout cela, il faut bien répondre à cette immédiateté de mobilité, et pour longtemps. N'oublions pas que la mobilité est un grand acquis de la modernité.

Un chiffre : Il y a cinquante ans, un français effectuait en moyenne cinq kilomètres par jour. Aujourd'hui, il en effectue 50 par jour, tout compris : automobile, transport en commun, l'avion et le vélo. C'est un grand acquis de la démocratisation, l'accès à la mobilité, et un grand acquis de la modernité.

Les enquêtes auprès des marques d'automobiles et dans les centres d'études sur les transports montrent que la fin de l'automobile n'est pas à l'ordre du jour. Donc, on voit bien qu'il y a là, dans la prospective, au moins pour 20 ans, quelque chose d'important, liée à la thématique du garage, liée elle-même à cette double thématique de la mobilité, du déplacement et du stationnement, d'où cette demande de garage.

Les sociologues parlent de « compétences habitantes » ou même « d'expertises habitantes ». Tout habitant détient une partie de la solution, et une partie de l'énoncé du problème. Quand il parle de garage, vous voyez tout ce qu'il y a derrière, qui renvoie à nos modes de vie, à l'évolution de nos sociétés, des techniques et même au processus de démocratisation, qui lui, est multiséculaire, comme le dirait Max WEBER.

2 - Le placard :

Un chiffre. J'ai fait mesurer par mes étudiants, les placards dans un immeuble bourgeois de type haussmannien, au centre-ville. Les placards occupent 4% de la surface habitée. Mêmes mesures dans les maisons individuelles, dans le périurbain : les surfaces de rangement vont jusqu'à 40 % de la surface habitée, et souvent le garage est utilisé comme surface de rangement. Cela renvoie au fait que l'on passe de plus en plus de temps dans la maison et au temps libre - l'INSEE nous avertit de manière sarcastique - en disant qu'est-ce que font les urbains puisqu'ils travaillent de moins en moins, dorment-ils plus ? Non, on dort de moins en moins !

On dort de moins en moins, car les appartements sont de mieux en mieux chauffés, le travail est de moins en moins dur et nous mangeons de mieux en mieux : c'est le processus de démocratisation qui concerne nos sociétés. On a moins besoin de récupérer. Alors, où passe-t-on notre temps libre ? C'est chez soi et dans les surfaces commerciales, nous dit l'INSEE, cela veut dire finalement dans l'agglomération. Donc, nous passons de plus en plus de temps chez nous, nous avons cette rêverie de la maison globale et cette démocratisation du salon, où nous recevons chez nous, etc.

J'ai participé à un séminaire au ministère de l'équipement, sur l'hospitalité, en 2000. Sur la base d'un protocole d'enquêtes très sérieuses, la conclusion de ce colloque était, qu'entre 1990 et 2000, jamais les français n'avaient autant reçu de gens chez eux, pour dormir et manger. On est des habitants d'une ville territoire, d'une agglomération, d'un périurbain que nous pratiquons de long en large, au-delà du cœur de ville et nous faisons sauter le maillon intermédiaire qui est celui du quartier. Les voisins « voisinent » de moins en moins, et les urbains sont de moins en moins des habitants du quartier. On a ce temps passé dans le logement qui demande beaucoup de place, car la thématique du placard renvoie derrière elle - comme le garage - à un système de tiroir conceptuel et à beaucoup de plus de place.

Je vous cite une phrase experte des habitants : « Il manque toujours une pièce ». Autre phrase très « poétique » : « le confort, c'est quand on ne se cogne pas aux meubles ». Les habitants savent très bien parler de tout cela. C'est le besoin d'espace qui est tout à fait important. En moyenne, pour la région de Grenoble, les maisons individuelles ont une surface de 106 m², et 1/3 des maisons individuelles dépassent 130 m² habitables. En ce qui concerne les courbes du logement, le nombre de m² par habitant ne cesse de croître.

Le placard renvoie à tout cela, et à ce nombre de pièces, de rangements nécessaires pour mettre les ordinateurs, les télévisions, les vélos, les raquettes, les baskets, les costumes, les joggings, etc. Le placard est donc une thématique tout à fait importante et quand on ne trouve pas assez de placards dans un logement en appartement collectif, on en souffre et dès que possible, on va trouver une maison où l'on trouvera pas mal d'espace de rangement qui permette de vivre en conformité avec nos modes de vie.

3 - La Terrasse.

Pas le balcon, mais la terrasse : jardin ou barbecue, de manière plus claire. Il y a une demande pour l'espace extérieur privatif, demande très forte, liée à l'habitat.

Cette demande vient de l'évolution du rapport des urbains à la nature. Les paysagistes nous disent, nous sommes passés du paysage au jardin. La demande du rapport à la nature de la part des urbains, liée à l'évolution des modes de vie, c'est une demande, non pas de paysage, mais de jardin. Qu'est-ce que le paysage ? C'est une nature vue de loin, et avec le seul sens de la vue. Le paysage, c'est une invention. La nature a toujours eu un statut culturel historique, il y a toujours eu un rapport social.

La nature, la perception, l'imaginaire et la pratique que nous avons de la nature est liée à la société, aux inégalités sociales, au niveau de développement économique, à un niveau de développement technique, technologique. Le paysage est façonné par les techniques, la politique, la domination de l'homme par l'homme. Tout cela s'imprime et s'imprègne sur les rapports à la nature.

Donc, le paysage s'est inventé au XVI^{ème} siècle, en même temps que la perspective, et c'est une nature disposée de loin. Elle suppose un spectateur immobile, et cela tombe bien, car cela s'intègre parfaitement à la société du XVI^{ème} siècle. La mobilité n'est pas très développée, donc on imagine un spectateur immobile. Et puis, la nature, on ne l'aime pas à l'époque. On s'en méfie parce qu'on la peuple de démons, de sorcières, d'êtres malfaisants, de dragons, ou toute bête possible et inimaginable, depuis la bête du GEVAUDAN et tout autre imaginaire. C'est la banlieue de l'époque. On l'avait loin des bourgs et des villes. Quand il faut traverser d'un bourg à l'autre, d'une ville à l'autre, il faut voyager avec « armes et bagages » - citation de l'époque – et surtout avec beaucoup plus d'armes que de bagages, à cause de ces démons imaginaires, mais aussi, des brigands bien réels. Donc on voit la nature de loin, et ça suffit, car cela vaut mieux.

Le jardin, qu'est-ce que c'est ? Le jardin, c'est une autre invention du rapport à la nature. C'est premièrement, quelque chose qui n'est pas vu avec le seul sens de la vue, mais avec l'ensemble des sens corporels. Le jardin est fait pour être contemplé, mais aussi, pour être humé, touché, ressenti, écouté... le vent et si possible, chaque jour, et le plus possible.

Le jardin, c'est donc une nature qui n'est pas vécue de manière exceptionnelle, le week-end ou pendant les grandes vacances, mais quelque chose qui doit être vécue tous les jours. On a là quelque chose qui est important : Les habitants demandent une nature qui soit vécue, 1, avec tous les sens du corps et 2 de manière quotidienne, et 3, non pas dans une opposition à la ville, mais dans la ville, par la ville et grâce à la ville.

Vous voyez donc, cette demande, derrière la demande de terrasse, tous les modes de vie qui se jouent : Je suis un être de plus en plus corporel, de par l'évolution des modes de vie, de par la politique de civilisation qui est la nôtre, etc. Un chiffre lié à l'hédonisme croissant, la démocratisation de l'hédonisme, c'est-à-dire, le plaisir des sens, le plaisir corporel, etc. Vous savez que, 50 % des métiers, en Europe - mais plus encore pour les pays Nord Américains – sont des métiers liés au corps. C'était 5 à 10 %, il y a 50 ans.

La nutrition, le sport, vieillir plus longtemps, vieillir en meilleure santé, les médicaments, le bio. Donc ce plaisir des sens impacte ce rapport que l'on veut avoir à la nature et c'est important.

Démocratisation de l'hédonisme : donnée importante de nos modes de vie, individualisme, ce rapport au jardin, rapport de la ville sensorielle, de l'identité sensorielle des villes – des chapitres aussi sur ce thème existent. Donc on veut, aujourd'hui, vivre ce rapport corporel à la nature de plus en plus important. Et si on ne peut pas le vivre dans les logements collectifs, on va essayer de trouver ce rapport sensoriel à la nature tout à fait capital, dans la maison individuelle, en pleine nature.

Dans un rapport de recherche que j'ai fait sur l'évolution de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, ville nature à la campagne - plus ou moins réussie – l'un des attraits essentiels de cette ville, outre la facilité de mobilité, c'est notamment ce rapport sensoriel ou corporel à la nature. Des gens très humbles disent : « Je voulais apprendre la nature à mon fils, hors nous habitons Lyon. A Lyon, c'est impossible d'apprendre la nature. Je suis venue dans cette ville pour apprendre la nature à mon fils ». Vous voyez, c'est de l'art conceptuel : je viens dans une ville pour apprendre la nature, donc cette demande très précise de vivre la nature de type corporelle, par la ville, grâce à la ville et dans la ville.

D'autres nous disent : « Je suis venu ici par le contact corporel auprès de la nature que procure la ville d'Abeau ». Quelqu'un me dira une phrase célèbre que j'ai également en mémoire : « La nature ici, c'est un paysage, mais c'est un paysage que je pratique quand même ».

Les gens ont une expertise et disent : « Nous aujourd'hui, compte tenu de notre temps libre, on veut vivre ce rapport à la nature, que ne peuvent plus nous donner les squares, les parcs, les jardins publics de la ville centre ». Ce point est très important.

Rapport sur la ville d'Abeau

<http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/isledabeau.pdf>

4 - Evolutivité :

Quand on voit ce qu'il se passe au niveau des terrasses des maisons individuelles, des trottoirs, les porches d'entrée, les sas, les vérandas, les haut-vents, les appentis, les garages, les abris de stationnement, les cabanes de jardin, les dépendances, les préaux, les pièces d'habitation en plus, le cloisonnement et le décroisonnement, les passages faits pour les différents types de chauffage et d'évolution d'électricité, les travaux d'isolation, le fait que l'on fasse une cave, que l'on aménage le grenier... Toutes ces choses renvoient à un besoin de faire évoluer le logement, l'habitation en fonction de l'évolution de nos modes de vie. Dans l'Est Lyonnais, une demande de permis de construire sur deux était liée à une transformation, à une éolutivité de la maison individuelle. On dépose un permis de construire pour faire évoluer la transformation de l'habitat, demander des pièces de plus.

Je citerai Jean VIARD : « Ainsi, celui qui dispose d'un petit jardin, vit mieux que celui qui n'en possède pas. Celui qui peut réparer sa voiture devant chez lui, vit mieux que celui qui ne le peut pas. Et de même, celui qui peut transformer son garage en chambre pour sa fille, quand elle grandit, vit mieux, que celui qui ne le peut pas ».

Il y a, je crois – et les anthropologues nous avertissent sur ce sujet – un bonheur d'habiter lié à l'éolutivité de l'habitat. Ceci est essentiel. C'est ce que permet la maison individuelle, notamment et ce que pourrait permettre, mais dans une créativité et innovation importante, l'appartement en immeuble collectif.

Interview de Jean VIARD :

http://www.la-croix.com/Actualite/S-informer/France/Jean-Viard-Les-Francais-vivent-une-revolution-du-rapport-a-l-espace-_EP_-2012-01-03-753628

J'ai parlé de barbecue, à propos de la terrasse : le barbecue est lié à la mobilité. Ce n'est pas les sociologues qui ont inventé cela, ni les politiques ou architectes. Les habitants inventent des tas de choses et mettent en rapport des choses qui étaient impensées, et impensables, avant. Ils ont mis l'ordinateur et le TGV en rapport, alors que c'était impensé, par exemple, pour le télétravail.

Où les gens pratiquent-ils le télétravail ? Avec leur ordinateur chez eux, mais près d'une ligne de TGV, ou d'un aéroport, ou d'une bretelle d'autoroute. On peut vivre à la campagne ou loin des centres villes à la campagne, et pratiquer du travail, à condition que l'on soit sur un grand réseau de mobilité à grande vitesse. Donc, les habitants ont couplé l'ordinateur et le TGV.

Et là, les habitants ont couplé quelque chose d'inédit, le barbecue et la mobilité. Il y avait un article de deux chercheurs, américain et australien, qui a vraiment impressionné les urbanistes, et chercheurs en urbanisme que nous sommes. Ils ont dit que la ville de type australienne ou américaine, très étalée est, du point de vue du bilan carbone, une catastrophe, car les gens se déplacent beaucoup plus.

On pensait donc qu'il fallait faire des villes compactes ... et que faire du périurbain : on va le raser ?

Que va-t-on faire des 54 % des gens qui vivent en maison individuelle ?

Et puis, il y a deux ans, dans étude foncière, un article de deux chercheurs norvégiens, rapporte que le défaut de cette enquête précédente, est qu'ils ont fait leur calcul, du lundi au vendredi, et n'ont pas compté le week-end.

Que se passe-t-il le week-end ? Le résultat de cette enquête : effectivement les gens qui vivent dans une maison individuelle, à la campagne dans le périurbain, se déplacent beaucoup plus pour aller travailler, pour faire leurs courses, aller chercher les enfants à l'école, pour aller à la gymnastique, pour aller dans les zones commerciales. Ils pratiquent donc la voiture de préférence et font plus de kilomètres, consomment beaucoup plus de pétroles, que celui qui vit dans une ville dense-centre, qui se déplace aussi pour aller à l'école, travailler, pour faire les courses...

Mais – et c'est là que le barbecue et la mobilité sont liés et personne ne l'avait prévu – c'est que le samedi-dimanche, les habitants urbains sont lassés, fatigués de toute la mobilité de la semaine et ils restent le week-end, dans leurs 400 m2 de pelouse à faire du barbecue, plutôt que de se déplacer. Alors que ceux qui habitent dans les villes-centre, lassés par la ville et son tumulte, prennent l'avion, le TGV, la voiture pour aller pêcher, faire du ski, faire du vélo, du skateboard, planche à voile... et l'on sait bien qu'autour des grandes capitales, tous les gens rentrent du week-end et que les réseaux routiers sont bloqués. Ce qui fait qu'au bilan, on fait tout autant de kilomètres en une année, et l'on consomme tout autant de pétrole, que l'on habite au centre-ville ou que l'on habite dans une maison périurbaine. De plus, il y a le problème que je vais aborder, celui de l'environnement :

5 - Environnement :

D'un point de vue isolation thermique, les vieux centres-villes sont une catastrophe. Il n'y a qu'à voir les images satellites à infrarouges. Il y a une demande très importante liée à l'environnement, le besoin lié à la conscience écologique grandissante, d'intégrer dans son habitat, les techniques récentes contemporaines qui protègent l'environnement. Ce sont les panneaux solaires, les isolations, les pompes à chaleur, c'est la récupération des eaux de pluie, ce sont les matériaux biodégradables, c'est le composte, c'est l'éolienne individuelle, etc....la recherche de performance technique que ne permet pas, ou très difficilement, la copropriété.

Essayez dans une réunion de copropriété, d'installer un composte ou de transformer, vous allez voir à quel point c'est compliqué ! Il y a là, quelque chose de très important, dans cette demande de protection de l'environnement que permet la maison individuelle, et que ne permet pas, pour l'instant ou très difficilement, l'habitat collectif, ou uniquement dans les programmes nouveaux de logements.

Il est donc essentiel d'intégrer ces 5 éléments à la fois, pour satisfaire cette demande d'habitat. La périurbanisation a commencé début des années 80. Grand étalement urbain, qui s'est accéléré. L'affaire était pliée en 1994. 15 ans de ce que les urbanistes, sociologues urbains, les historiens appellent, l'exode urbain.

Cet exode urbain a pris la succession de l'exode rural. L'exode rural, durant les 30 glorieuses, jusqu'en 1975, correspond aux paysans et autres personnes rurales, que l'on faisait venir à la ville pour en faire des ouvriers au service de l'industrie. Les paysans, et même les travailleurs immigrés, marocains, algériens notamment, que l'on faisait venir, à grand renfort de bateaux, de trains entiers, pour faire tourner nos usines. Des immigrés qui ne demandaient pas à venir d'ailleurs. On les a attirés dans nos usines.

On a vécu cette époque de l'exode rurale, voire des ex-colonies, vers les villes. Entre 1980 et 1995, nous avons vécu, un exode urbain : les gens quittent les villes-centre pour aller s'installer dans les bourgs et les villages, dans des maisons individuelles. Les dates sont très parlantes, notamment, celle de 1994 – 1995, point final de ce grand étalement urbain. C'est avant la hausse du prix du foncier, qui a commencé en 96 – 97. Les habitants quittaient la ville centre par choix, et non pas par contrainte, à

cause du prix du foncier. Bien sûr le prix du foncier était toujours moins cher dans le périurbain que dans les centres-villes, même à l'époque, mais ce n'était pas la seule raison. C'était vraiment une raison liée au mode de vie.

Qui quittait les centres-villes ?

C'était les gens qui avaient les moyens, c'est-à-dire les classes moyennes. On a abouti à cette ségrégation socio-urbaine d'aujourd'hui, c'est-à-dire un schéma intelligible pour avoir la répartition territoriale des populations. On trouve aux centres-villes, les riches, les jeunes et les personnes âgées. Dans les premières couronnes, on trouve les pauvres : les banlieues, tours et barres c'est-à-dire les exclus du système économique et au-delà, le grand périurbain, ce sont les classes moyennes, qui ont quitté les centres-villes pour aller s'installer dans une maison individuelle et dont le profil est connu : couple biactif, bi-motorisé avec 2 enfants et endetté entre 17 et 27 ans, dans un prêt pour l'achat d'une maison individuelle. Ce sont des éléments qui sont bien calibrés. On voit bien que l'évolution des modes de vie, ceux qui ont le plus la possibilité de choix et d'arbitrer et de calculer leur résidence, en fonction de leur mode de vie, ce sont les classes moyennes et ce sont elles, qui ont participé à cette exode.

Vous voyez que le périurbain, c'est une offre, une opportunité - les prêts à taux 0, ou les prêts pas très chers - pour pouvoir être propriétaire. C'est l'énergie pas très chère, la facilité de développement, le temps libre. Des enquêtes montrent que les gens sont des « imbéciles » qui s'installent dans le périurbain alors qu'ils vont subir les embouteillages, matin et soir, pour rentrer de leur bureau, usine ou commerce. Alors, on les interroge : ils disent que c'est un arbitrage. Comme ils ont couplé l'autoroute et l'ordinateur, ils ont couplé le barbecue et la mobilité, ils ont couplé la flexibilité du travail et la réduction du temps de travail : une loi de gauche et une loi de droite. « Je me suis installé dans le périurbain, dans tel village, parce que je n'ai à subir, que deux ou trois embouteillages par semaine, compte-tenu de mes horaires de travail, plus libres et plus flexibles. On a la possibilité d'éviter des embouteillages, et on a donc une offre : cette flexibilité du temps de travail, ce temps libre, la facilité de la mobilité, les prêts à taux bas, qui font que ces classes moyennes se sont saisies des opportunités financières, technologiques, énergétiques, pour mener les modes de vie qu'ils veulent mener. C'est le théorème de l'autonomie de « l'habiter ». Ceux qui ont les moyens financiers et culturels pratiquent cette autonomie de « l'habiter ». Est-ce qu'on est condamné à la maison individuelle dans le périurbain ? Pas du tout, et je conclurai la dessus.

Je vous ai déjà dit, en introduction, que les habitants ne sont pas des chercheurs, ce sont des trouveurs. Compte tenu de l'évolution de leur mode de vie actuel, ils trouvent mieux à satisfaire leur demande d'habitat dans les maisons individuelles dans le périurbain que dans le centre-ville.

Il y a aussi, toute une autre offre possible. En France, on n'y pense peut-être pas assez, c'est l'habitat intermédiaire, que l'on pratique très bien dans les pays nordiques. L'habitat intermédiaire, c'est d'avoir la possibilité d'un espace extérieur privatif, des surfaces plus grandes, d'avoir cette possibilité de stationner, de posséder un garage. Cela peut réunir ces 5 éléments, garage, placard, terrasse, évolutivité et environnement, qui arrivent à des densités tout à fait acceptables, par rapport à l'étalement urbain de la maison individuelle, que l'on connaît. Il y a une variété des formes tout à fait impressionnantes, quand on étudie les pays nordiques, qui va de la maison, presque individuelle regroupée, au petit immeuble collectif. Cela peut être dans les centres-villes, plus loin, sur du plat, sur des pentes. En France, pour l'instant, à moins que l'on ne me contredise, il me semble que l'on a délaissé la question de l'habitat intermédiaire, parce qu'on ne sait pas faire, ou il n'y a pas d'attrait, ou parce que c'est l'offre qui n'est pas assez attractive. On voit bien que l'habitat intermédiaire, c'est une piste possible.

Une deuxième piste possible, qui tient en un théorème très important - que les historiens d'art connaissent, ainsi que les politiques- c'est que dans une démocratie, par exemple pour les politiques,

dans une société équilibrée, la périphérie ressource toujours le centre, que ce soit en art, en politique, etc.

En urbanisme, c'est le cas. Ce qui a été trouvé par les habitants, dans le périurbain, c'est ce rapport à la nature, ce rapport à la mobilité, au stationnement, ce rapport à l'espace, à l'évolutivité de l'espace, à la place, le placard, à l'environnement. Ces 5 mots clefs, garage, placard, terrasse, évolutivité, environnement, toutes les thématiques qui se cachent derrière, il faudrait les ramener de la périphérie vers le centre, pour faire une offre de logement en centre-ville qui soit attractive et qui permette de donner un frein essentiel à cet engouement pour la maison individuelle, ou en tout cas, dans ses conséquences les plus immédiates, c'est-à-dire l'étalement urbain.

Biographie complète d'Yves CHALAS :

<http://www.iug-grenoble.fr/presentation/equipe/chalas.htm>