Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ?

L'exemple de l'aire urbaine d'une ville française (Tours).

Par Laurent Cailly

Lorsqu'on parcourt les recherches menées dans les sciences sociales sur les modes d'habiter[1], un thème apparaît particulièrement sous-exploité, celui des effets de « contexte ». Paradoxalement, alors que les géographes sont prompts à évoquer, pour expliquer la différenciation des modes d'habiter, le poids des déterminismes sociaux, la place occupée dans le cycle de vie, le genre ou les logiques individuelles, ils interrogent assez peu l'impact du contexte spatial de résidence sur les pratiques spatiales des individus, objet davantage étudié par les sociologues (Authier, 2001)[2].

Dans une société urbanisée de part en part, selon une intensité variable, les géotypes d'urbanité (Lévy 1994, Lussault 2003) fournissent une nomenclature a priori pertinente pour appréhender ces contextes spatiaux. En effet, en fonction de sa densité et de sa diversité morphologique, fonctionnelle ou sociale, chaque géotype de résidence (central, péricentral, suburbain, périurbain, etc.) impose des contraintes et livre des ressources susceptibles d'orienter les pratiques et les représentations citadines, donc les manières d'habiter. À l'occasion d'une enquête sur la construction des identités spatiales[3] dans l'aire urbaine d'une ville française, à Tours (Cailly, 2004), nous avons testé cette hypothèse et tenté de circonscrire ces effets de contexte, en comparant le quotidien géographique des habitants du centre, du péricentre, de la banlieue et du périurbain. Notre interrogation s'est portée, en particulier, sur les espaces périurbains : ces espaces, manifestement peu denses et réputés relativement homogènes, situés en discontinuité paysagère par rapport aux agglomérations urbaines (Cailly, 2003), sont-ils porteurs d'un mode d'habiter spécifique ? Les périurbains ont-ils une spatialité propre, déterminée par le contexte d'urbanisation périurbaine ?

À première vue, les habitants des zones denses et des périphéries, ont des modes de vie contrastés, voire antinomiques. Les observateurs de la ville

émergente sont relativement unanimes : le choix résidentiel périurbain engendre un mode de vie singulier dont les principales caractéristiques ont été brossées par Yves Chalas et Geneviève Dubois-Taine (1997). L'opposition entre citadins et périurbains a parfois été portée à la caricature, non d'ailleurs sans arrière-plan moral : d'un côté, les habitants des quartiers centraux, vivant en appartement, se déplaçant à pied ou en bus, sensibles aux espaces publics, ouverts aux « frottements », progressistes, humanistes et écologiquement corrects ; de l'autre, les pavillonnaires, repliés sur l'espace privé du logement, dépendants de l'automobile, producteurs de lieux « génériques », porteurs d'idéologies défensives et sécuritaires, et immanquablement pollueurs (Lévy, 2001). Si l'on fait abstraction de sa charge idéologique, cette opposition comporte, sans doute, une part de réalité, mais elle est trop schématique pour être pleinement convaincante. L'enquête que nous avons menée dans l'aire urbaine de Tours (368 000 habitants en 1999) révèle que dans cette ville, choisie pour sa taille intermédiaire et l'importance qu'y prend le processus de périurbanisation, la spécificité du mode d'habiter périurbain prête à discussion. Certes, il est possible de discerner, en périphérie, un mode d'habiter dominant, lié au mode d'urbanisation périurbaine. Toutefois, cette spécificité semble toute relative car, d'une part, ce mode d'habiter périurbain tend à se généraliser à l'ensemble de la ville, d'autre part, il est battu en brèche, en périphérie, par une différenciation croissante des identités spatiales.

Notre réflexion se fonde sur une enquête qualitative et comparative menée auprès de vingt-sept habitants de l'aire urbaine de Tours : dix d'entre eux résident dans le centre ou le péricentre ; six dans une commune de banlieue ; onze dans une commune périurbaine. Le faible nombre d'enquêtes réalisées tient à la mise en œuvre d'une démarche compréhensive (et non explicative), fondée sur l'exemplarité (plutôt que sur la représentativité), impliquant un protocole d'enquête relativement lourd. Celui-ci se structurait autour :

– d'un entretien (assez fermé) visant à identifier l'ensemble des déplacements réalisés par la personne interviewée depuis un an, synthétisé par une carte.

– d'un carnet de pratiques mené sur quatre jours de travail et quatre jours chômés dans lequel l'individu consigne chaque déplacement réalisé, ses

modalités et son motif.

-d'un entretien semi-directif long (de plusieurs heures, donc souvent doublé ou triplé) concernant la description du parcours résidentiel dans une perspective biographique et la description du quotidien urbain.

Ce dispositif d'enquête nous a permis de mener une analyse systémique, à l'échelle individuelle, de l'ensemble des mobilités (travail, achats, sociabilités, loisirs, tourisme, etc.), à différentes échelles de temps (jour, semaine, année, vie entière), sans les séparer des représentations sociales ou spatiales qui en fournissent un cadre d'intelligibilité. Les résultats d'un travail antérieur, consacrés aux modes d'habiter au sein d'une commune périurbaine (St-Étienne-de-Chigny) ont été également exploités, même si les différences de méthode n'ont pas permis d'agréger les données individuelles (Cailly, 1998). Pour valider certains résultats, des sources quantitatives ont également été mobilisées concernant la motorisation des ménages (Recensement général de la population de 1999), les mobilités individuelles (enquête « déplacement » menée par la société de transport urbain Fil Bleu auprès de 1700 personnes) et les choix de résidences en fonction du lieu de travail (enquête « lieux de résidence » menée auprès des personnels du Centre Hospitalier Régional Universitaire de Tours auprès de 6467 personnes).

Le « pack périurbain ».

L'observation des modes d'habiter dans l'aire urbaine de Tours montre qu'il existe une certaine spécificité, une relative prédictibilité des spatialités périurbaines puisqu'elles sont d'abord, peut-être davantage que les autres, soumises à un effet de structure, c'est-à-dire orientées par le mode d'urbanisation diffuse : la distance à la « ville », l'habitat pavillonnaire, les faibles densités, l'éloignement des services et des emplois… La configuration des espaces périurbains y conditionne, en quelque sorte, un mode de vie singulier. À travers les récits biographiques, il est apparu que les citadins, lorsqu'ils abandonnent le centre et acquièrent une maison individuelle en périphérie, s'achètent, d'une certaine manière, le quotidien qui va avec, un « pack périurbain », dont on pourrait résumer le contenu à sept composantes.

Une ville mobile.

Les habitants des périphéries tourangelles se déplacent beaucoup plus, en distance, que les habitants des quartiers centraux ou péricentraux, quel que soit le motif (Figure 1). Dans l'aire urbaine de Tours, la mobilité quotidienne[4] obéit à un « effet de lieu ». Elle tend à être proportionnelle à la distance qui sépare le lieu de résidence du centre de l'agglomération dans lequel demeure concentrée la majorité des emplois et des services. Cette première caractéristique du mode d'habiter périurbain, relativement attendue, est confirmée par les enquêtes quantitatives menées à l'échelle nationale (Orfeuil, 1998). Cependant, en périphérie, la mobilité n'est pas qu'une réalité quantifiable. Les entretiens montrent qu'il s'agit d'une valeur partagée, intériorisée, donc naturalisée. Interrogés sur leur forte mobilité, les périurbains admettent le plus souvent qu'ils n'ont d'autre choix, ce qui prouve qu'elle est consubstantielle à leur mode de vie. Cela ne signifie pas, pour autant, que la mobilité est toujours vécue positivement, qu'elle garantit la liberté et l'épanouissement individuel, comme le laisse entendre, un peu hâtivement, la figure de « la ville au choix » (Chalas, 1997). Simplement, les périurbains peuvent difficilement vivre sans mobilité, sinon ils deviennent des « captifs » et prennent le chemin de la marginalisation sociale (Rougé, 2005).

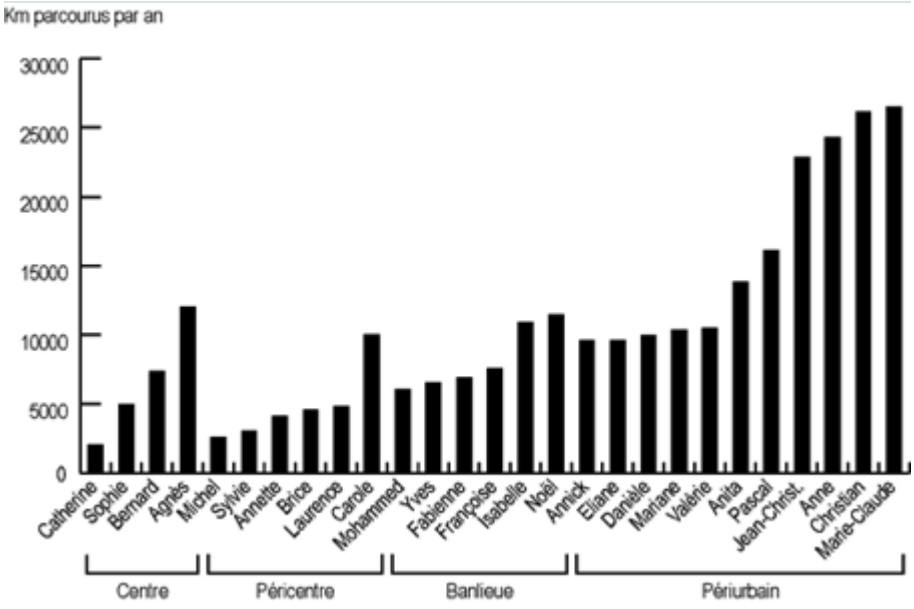


Fig. 1 : La mobilité quotidienne de quelques habitants tourangeaux selon le géotype de résidence. Source : enquête L. Cailly, 2003.

Une ville automobile.

Les habitants des périphéries tourangelles se déplacent beaucoup plus fréquemment en voiture qu'à pied, à vélo ou en transports en commun (Figure 2). Sur onze périurbains enquêtés, neuf d'entre eux utilisent l'automobile pour 9/10èmes de leurs déplacements, alors que ce rapport tend à s'inverser pour les habitants du centre et du péricentre. En outre, ils possèdent très majoritairement un véhicule personnel. Le taux de motorisation est manifestement très élevé, 90% en première couronne, 95% en deuxième couronne contre seulement 75% dans le centre (Tableau 2). Cette hégémonie de l'automobile, tout comme la mobilité, obéit à un strict « effet de lieu », ou plutôt, de « milieu », puisque ce sont les faibles densités, l'éloignement des équipements, des services et des emplois qui impliquent le recours quasi-systématique à l'automobile. Les périurbains le disent : dans un contexte de résidence très mal desservi en transport en commun, l'automobile s'impose à eux comme le seul instrument de mobilité dont la rapidité, la flexibilité et le confort rendent de tels trajets supportables. De fait, leur « choix » modal ne se discute pas. Si l'usage intensif de l'automobile est fortement intériorisé et, dans la plupart des cas, assumé, ne serait-ce que parce qu'il est la condition d'autres choix (la propriété, le jardin), la voiture n'est pas pour autant un objet nécessairement « fétiche » qui constituerait le prolongement individualiste du pavillon. Au contraire, beaucoup de périurbains reconnaissent, dans ce mode de vie inféodé à l'automobile, une certaine aliénation : fatigue, coût, pollution. Il n'en demeure pas moins qu'ils sous-estiment les effets de cette option sur la structuration de leurs spatialités. L'attachement indéfectible à la voiture explique, par exemple, qu'une large majorité d'entre eux évitent le cœur de l'agglomération, en raison des problèmes de circulation et de stationnement qu'ils disent y rencontrer. Dans ce cas, l'automobile constitue un « embrayeur » d'idéologies anti-urbaines. Cet attachement explique également que les

périurbains valorisent préférentiellement les nouvelles centralités périphériques, Tours-Nord, Tours-sud, La Riche et St-Pierre-des-Corps, dotées d'une très bonne accessibilité automobile externe, y compris lorsqu'ils revendiquent un fort attachement à la ville-centre.

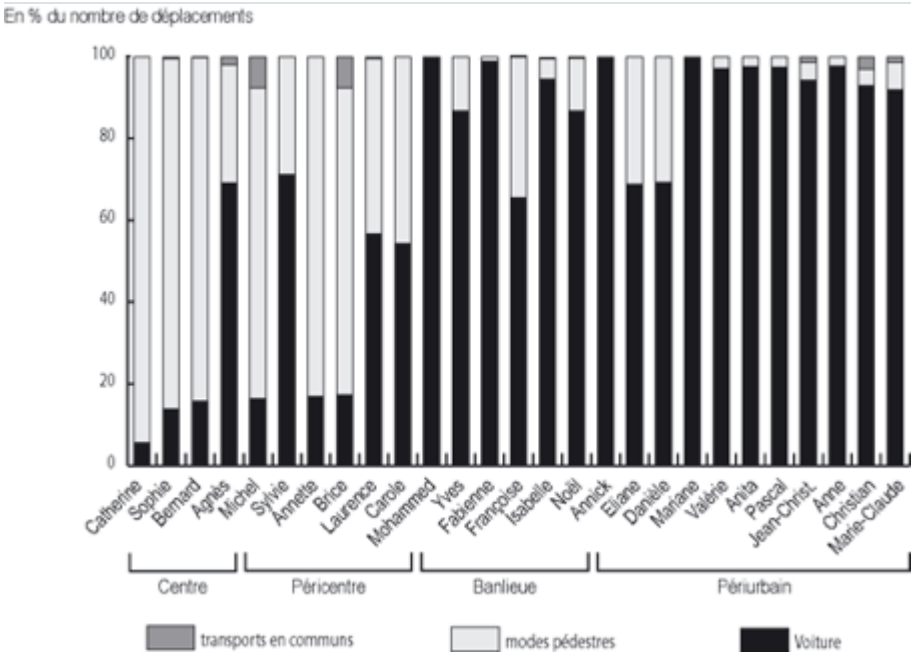


Fig. 2 : La part des différents modes de déplacement selon le géotype de résidence. Source : enquête L. Cailly, 2003.

Une ville en boucles programmées.

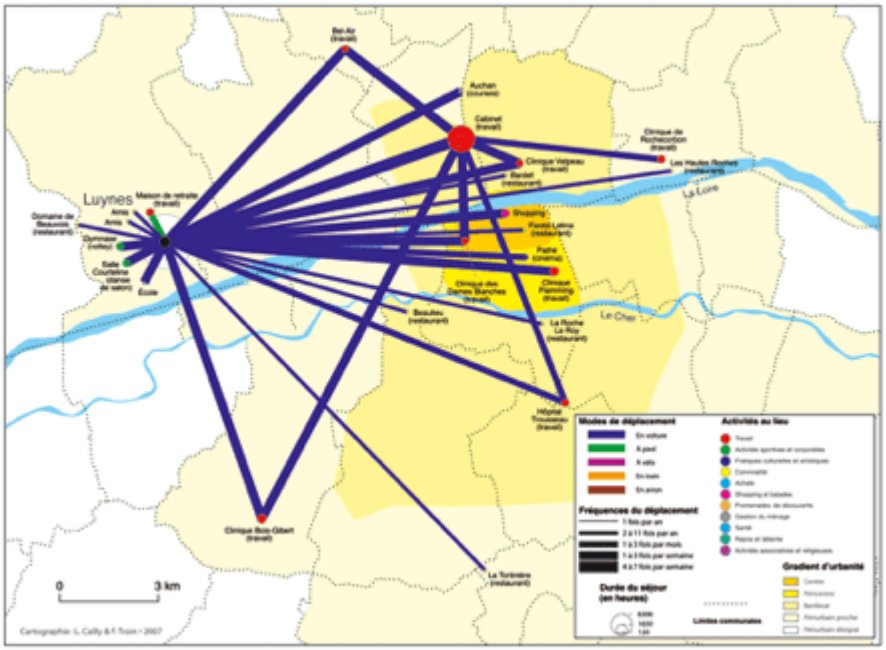
Cette hégémonie de l'automobile explique par ailleurs que les périurbains tourangeaux, beaucoup plus fréquemment que les habitants du centre, tendent à organiser leurs parcours quotidiens en boucle, en circuit, à partir de leur lieu de résidence qui constitue en quelque sorte un point de départ et un terminus. Cette structure s'oppose aux parcours majoritairement en étoile des habitants du centre pour lesquels le domicile constitue une « base » que l'on quitte et que l'on rejoint plusieurs fois dans la journée. Ce mode d'organisation en boucle du quotidien correspond à une logique de rationalisation des pratiques. Afin de limiter le nombre et l'ampleur des navettes, afin d'économiser du temps, de

l'argent et parfois de la fatigue, les périurbains tendent à valoriser les lieux situés sur la route de leur travail, pour leurs achats, la gestion de la famille et parfois même pour leurs pratiques de loisirs. De la sorte, ils tentent de produire les meilleurs enchaînements : un rendez-vous chez le médecin « calé » à la sortie du travail, les enfants à « récupérer » à telle heure, le pain acheté en passant, l'idéal étant, une fois chez soi, de ne plus avoir à ressortir. Cette gestion rationnelle et circulaire de la mobilité — qui préside aux jours de travail — induit une forte programmation des déplacements, des pratiques spatiales, à l'échelle de la journée comme de la semaine. Les circuits automobiles laissent moins de place à l'imprévu, à la spontanéité. Cet impératif de programmation est apparu à plusieurs reprises dans les entretiens, comme dans les propos de cet habitant de Lussault-sur-Loire : « *Une fois que je suis chez moi, j'ai du mal à repartir. Donc si on veut faire quelque chose, il faut que ce soit programmé* ». Ou encore dans ces paroles d'une ancienne habitante du centre de Tours, qui regrette la faible programmation que permet la vie en centre-ville : « *L'avantage aux Prébendes, c'était " On irait bien au cinéma ", et on allait au cinéma. " On irait bien manger une pizza, et on allait manger une pizza ". Ici, c'est plus planifié* ! ». Cet impératif de planification, de gestion programmée et rationnelle de la mobilité, constitutive du mode de vie périurbain, est renforcé lorsqu'il faut intégrer — et gérer — la mobilité des enfants.

Une ville réseau.

En raison de la faible densité et diversité des espaces qu'ils habitent, les périurbains tendent à organiser leur espace de vie sous la forme d'un réseau. Ce dernier relie, par des fils automobiles, des lieux de vie disjoints, éclatés, éloignés les uns des autres, séparés par des espaces faiblement identifiés. Dans ce contexte, la forme réticulaire permet de rendre contigus des lieux éclatés et de recréer, par la mobilité, un espace de proximité (Carte 1). La prééminence de la forme réticulaire, des liens et des lieux, n'exclut pas la territorialisation de certains espaces. Autour du domicile, du lieu de travail ou ailleurs dans l'agglomération, des fragments de l'aire urbaine sont densément et continûment parcourus, parfois fortement identifiés. Contrairement à une certaine idée reçue, la configuration territoriale n'est donc pas absente des spatialités périurbaines. Il n'en demeure pas moins que pour la plupart des périurbains, la logique

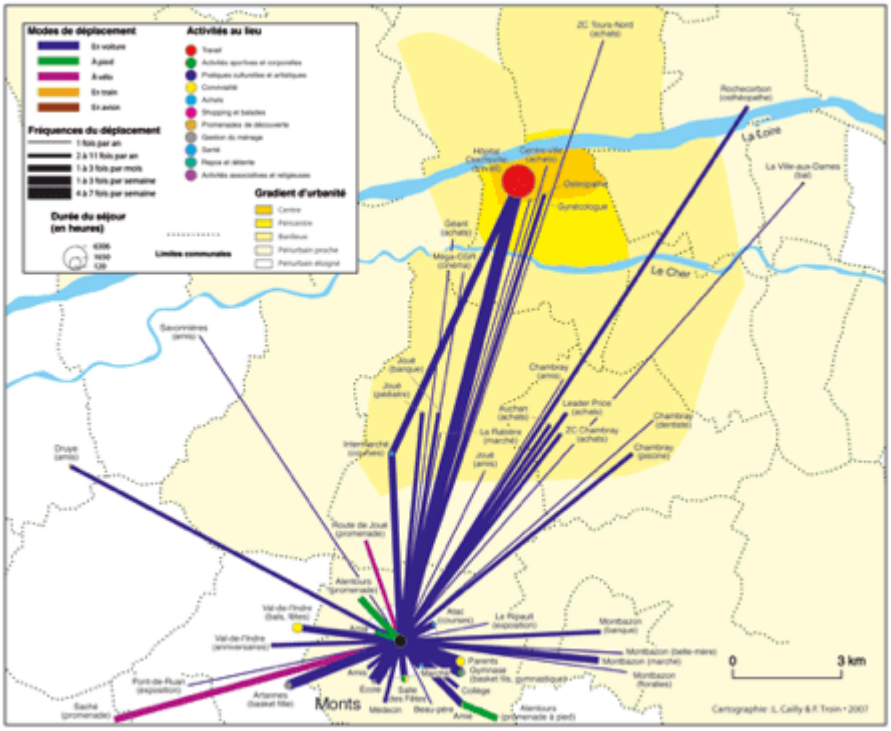
d’éclatement prévaut et ces territoires plus ou moins solidement constitués se trouvent intégrés *de facto* dans une configuration réticulaire. Ce mode d’organisation du quotidien sous la forme d’un réseau a ses raisons : la mobilité automobile, imposée par les faibles densités et par la séparation des fonctions dans l’espace, incite en retour les périurbains à valoriser, de manière positive, des ressources urbaines dispersées, pour les achats, pour les activités de temps libre, pour les sociabilités. Ce « zapping » territorial apparaît assez nettement dans les entretiens. Ainsi, l’automobile, qui, par certains aspects, apparaît comme une contrainte, est valorisée en tant qu’elle augmente la capacité de choix, en tant qu’elle permet de composer. En quelque sorte, elle transforme la nécessité (la mobilité contrainte) en vertu (mobilité positive). C’est dans ce cadre qu’il faut comprendre — et relativiser — la figure périurbaine de la « ville au choix ».



Carte 1 : Une mobilité intense, des lieux de vie éclatés, une structure rhizomique. L’exemple de Pascal (cardiologue, 33 ans). Source : enquête L. Cailly.

Une ville polycentrique.

La ville réticulaire que dessinent les périurbains tourangeaux n'est pas exempte de polarités. Ces derniers tendent à mobiliser plusieurs centralités qui, contrairement à ce qu'observe Y. Chalas à L'Ile-d'Abeau (2005), demeurent relativement hiérarchisées (Carte 2). Parmi celles-ci, on peut identifier, en premier lieu, des *centres locaux* constitués par le cœur de la commune de résidence ou celui des communes voisines. Ce premier niveau est mobilisé pour les activités de reproduction sociale élémentaires : commerce banal, écoles, garage, activités associatives et sportives. Un deuxième niveau est constitué par les *centralités périphériques,* de mieux en mieux dotées quant à la qualité et la diversité des services urbains, notamment Tours-Nord et Tours-Sud (Thibault, 1999). En raison de leur bonne accessibilité, elles sont mobilisées pour les ressources qui font défaut aux communes périurbaines : commerces spécialisés, équipements sportifs (piscines, salles de sport), culturels (cinéma, salles de spectacle) et scolaires (lycées, sites universitaires). Enfin, le cœur de l'agglomération (Tours-Centre) constitue le troisième niveau de centre. Conservant une offre urbaine plus dense et plus diverse (Thibault, 1999) que les centralités périphériques, il est sollicité (en dehors de l'activité professionnelle qui s'y localise parfois) pour des activités plus rares : médecin spécialiste, commerce anomal. De fait, la hiérarchie « objective » des centres, qui s'exprime par leur inégale dotation en services urbains, maintient nettement, dans l'aire urbaine de Tours, une relative hiérarchie des « pratiques » et du « vécu ». Ce polycentrisme hiérarchisé doit toutefois être nuancé car il tend à s'assouplir avec l'exurbanisation toujours plus marquée des services urbains, parfois de haut niveau. Le renforcement simultané des centres locaux et des centres périphériques, qui accompagne avec retardement le processus d'exurbanisation résidentielle, permet aux acteurs de composer davantage, en ignorant parfois une ou plusieurs de ces centralités : le centre historique, les centres périphériques ou les centres locaux. Ce relatif rééquilibrage rend possible, nous le verrons, une plus forte individualisation des modes d'habiter.



Carte 2 : Un espace de vie polycentrique et sectorisé. L'exemple de Valérie (aide-soignante, 37 ans). Source : enquête L. Cailly.

Une ville sectorisée.

L'organisation réticulaire et polycentrique n'est pas la seule particularité des spatialités périurbaines. Les habitants des périphéries tourangelles tendent également à concentrer leurs pratiques sociales dans un secteur de l'aire urbaine qui, de fait, associe leur campagne résidentielle — leur commune de résidence et les communes voisines —, une centralité périphérique — généralement conforme à leur orientation résidentielle — et, pour une partie d'entre eux, le centre historique de l'agglomération (Carte 2). Ces secteurs de pratiques, nettement identifiables sur les cartes individuelles, donnent une réalité anthropologique à ce que David Mangin appelle « l'urbanisme des secteurs » (2004) selon lequel les routes, les rocades et les autoroutes morcellent et sectorisent la périphérie tout en y reproduisant une structure radio-concentrique. Cette sectorisation des espaces de vie peut s'expliquer, à nouveau, par une

logique, peu objectivée, de rationalisation des pratiques. Premièrement, si la localisation du lieu de travail n'intervient pas au premier plan dans le choix résidentiel, la plupart des périurbains respectent une certaine orientation. Ainsi, par exemple, une enquête quantitative sur les lieux de résidence des personnels de l'hôpital Trousseau (situé au sud de l'agglomération), montre, en dépit des nombreuses exceptions, une large préférence pour les périphéries sud-est, sud-ouest et sud (Cailly, 2004). Le choix d'une résidence en fonction du secteur dans lequel se situe le lieu de travail traduit une volonté de réduire la durée des navettes, en évitant les déplacements tangentiels. Il est au fondement du processus de sectorisation. Ce processus est renforcé, en second lieu, par le fait qu'entre le lieu de travail et le domicile (sur la route), beaucoup de pratiques spatiales sont incluses dans la logique précédemment évoquée de pérégrination. Bien entendu, les déplacements tangentiels existent, surtout à l'ouest et à l'est de Tours où les centralités périphériques, plus récentes, sont moins bien développées. Toutefois, lorsque l'on prend en considération l'ensemble des mobilités, et non plus seulement les mobilités de travail, les effets d'orientation et de sectorisation sont prédominants. Dans le contexte étudié, la coupure physique induite par les deux cours d'eau qui enserrent le centre, la Loire et le Cher, marque encore les représentations spatiales de certains tourangeaux — qui se disent plutôt de « Tours Nord » ou plutôt de « Tours Sud » — et fournit un point d'appui supplémentaire à cette sectorisation que le bouclage des rocades ouest et est, prévu prochainement, pourrait assouplir.

Une ville multiscalaire.

L'importante mobilité des périurbains, tout comme l'organisation réticulaire, polycentrique et sectorielle de leur spatialité, ne doivent pas laisser penser que l'échelle de l'aire urbaine constitue l'unique horizon et la principale référence de leur quotidien. Leur singularité tient plutôt à la manière dont ils exploitent et articulent, chaque jour, des espaces de tailles variables. Cinq échelles de référence se dégagent, même si celles-ci ne sont pas investies de façon identique par tous les individus. Le *domicile*, dans un contexte urbain marqué par l'habitat individuel, est toujours très fortement investi, puisqu'il abrite une bonne part des sociabilités, des activités de temps libre (jardinage, bricolage, sport, sociabilité) et cristallise l'essentiel des valeurs pavillonnaires qui ont porté

ces habitants vers la périphérie : le patrimoine, l'entre-soi familial, la nature privatisée, etc. Aux abords du domicile, l'*espace de la commune* est valorisé par de nombreux périurbains. La scolarisation des enfants, les promenades à pied ou à vélo autour du domicile, l'engagement politique et associatif fort qui se nourrit fréquemment de l'imaginaire villageois, confèrent à la commune périurbaine parfois beaucoup d'importance. Dans la plupart des cas, l'espace de proximité s'étend à une ou plusieurs communes voisines, pour former, avec elles, l'*échelle du pays*. Ces petits bassins de vie, qui organisent la périphérie métropolitaine, sont animés par des centres locaux dans lesquels se trouvent le supermarché, le collège, la banque, etc. Pour une part non négligeable des périurbains, c'est à cette échelle que se noue l'essentiel des sociabilités. Dans ce cas, le « pays » peut prendre une signification identitaire plus ou moins forte. Au-delà du pays, l'*échelle du « secteur »* est d'abord une réalité fonctionnelle, liée aux navettes domicile-travail ou à la mobilisation des ressources que propose la centralité périphérique la plus accessible depuis le lieu de résidence. Cependant, le secteur est parfois assez clairement identifié et il n'est pas rare que les périurbains revendiquent d'être plutôt de « Tours-Nord » ou plutôt de « Tours-Sud ». Dans ce dernier cas, les « expéditions » en dehors du secteur relèvent de l'exceptionnel. Au delà du secteur, l'*échelle de l'aire urbaine* n'est investie quotidiennement que dans de rares cas, lorsque le ou les lieu(x) de travail, d'achats et de loisirs sont réellement éclatés dans la métropole. Cependant, pour la majorité des périurbains, les déplacements hors secteur ne sont pas rares à l'échelle de la semaine. En raison de la taille relativement réduite de l'aire urbaine et des faibles temps de trajets, les périurbains n'hésitent pas à mobiliser un autre secteur urbain que le leur pour une activité spécifique régulière ou occasionnelle (achat singulier, concert, etc.). En fin de compte, dans le contexte tourangeau, c'est moins l'hégémonie de l'une de ces échelles que la manière dont les périurbains articulent, au quotidien, plusieurs d'entre elles, et parfois toutes, qui singularise leur mode d'habiter.

Les sept figures précédemment décrites résument et singularisent, au sein de l'espace urbain tourangeau, la spatialité des périurbains. Comme le suggèrent les analyses précédentes, ce mode d'habiter n'est pas le simple produit d'un choix intentionnel des habitants périurbains qui réaliseraient, *via* cette configuration hypermobile, automobile, réticulaire et programmée, leur fantasme

d'autonomie et de liberté individuelle. Il apparaît davantage comme la conséquence indirecte, faiblement objectivée, rarement magnifiée, d'un choix d'habitat : dans ce contexte urbain, la faible densité et la maigre diversité de l'espace de résidence obligent à composer, notamment en déployant un rapport rationnel et fonctionnel plus fort à l'espace urbain. Les entretiens qualitatifs menés auprès des périurbains ayant quitté, il y a peu, le centre de l'agglomération, accréditent cette hypothèse d'un « effet de lieu ». L'une d'entre elles nous a fait part, non sans nostalgie, du « *renversement* » de son mode de vie. Alors qu'elle réalisait, auparavant, ses courses ordinaires au gré de ses besoins, presque quotidiennement, elle les effectue désormais en une seule fois, le vendredi, à la sortie du travail. Tandis qu'elle se déplaçait principalement à pied, à son grand dam, elle ne circule plus qu'en voiture. Les sorties urbaines, jadis nombreuses et improvisées, sont maintenant peu fréquentes et toujours programmées. Elle aimait la ville dense, la déambulation urbaine et le shopping : ces activités lui coûtent désormais. Sa manière de s'apprêter aussi a changé : elle sort parfois non maquillée et, pour la première fois, a acheté tennis et jogging. Cet exemple individuel et longitudinal, s'il peut paraître caricatural, montre que le mode de vie périurbain, dans ses principes et dans ses formes, peut s'opposer nettement à celui des quartiers centraux, et s'imposer assez mécaniquement, sans être véritablement choisi, ni parfois même conscientisé. Dans beaucoup de cas, le choix résidentiel périurbain, qui soumet au rôle structurant des formes périurbaines, impose son propre mode d'habiter.

Un mode d'habiter prédominant (tous périurbains ?).

Dans le contexte tourangeau, la spécificité du mode d'habiter périurbain doit toutefois être relativisé parce qu'il tend à s'imposer — quoique sous une forme atténuée — chez une large majorité des habitants de l'aire urbaine, y compris chez les citadins qui résident dans les secteurs plus denses de la proche banlieue, et parfois, du centre ou du péricentre. La généralisation — en tendance — de ce mode d'habiter est liée, nous semble-t-il, au fait que les principes qui sous-tendent l'urbanisation périurbaine (faibles densités, spécialisation des espaces, polycentrisme, automobilité, etc.) se sont imposés à

l'ensemble de la ville et modifient en profondeur sa configuration. Premièrement, le centre historique et dense de Tours, situé approximativement entre la Loire et le Cher, n'est plus qu'une petite partie — un quart des habitants, un dixième de la surface — d'un organisme urbain désormais très étendu. Deuxièmement, l'hégémonie de ce centre historique se trouve quelque peu affaiblie par l'exurbanisation d'un grand nombre d'équipements, d'activités et d'emplois, parfois de haut niveau. Conséquemment, ce fragment « historique » dense est intégré dans une organisation métropolitaine plus vaste dans lequel il existe d'autres éléments de centralité qui offrent un grand nombre de ressources urbaines et attirent aussi les habitants du centre. Ces mutations structurelles, somme-toute banales, mais renforcées à Tours par la vigueur de la périurbanisation, expliquent en grande partie la diffusion du mode d'habiter périurbain.

Les banlieusards sont des « petits » périurbains.

À Tours, on peut considérer que les habitants de Tours-Nord, de Tours-Sud et des communes de la première couronne (Chambray-lès-Tours, Joué-lès-Tours, La Riche, St-Cyr-sur-Loire, St-Pierre-des-Corps, etc.) habitent en « banlieue », même si ce géotype n'est pas aussi développé que dans les grandes métropoles. Contrairement aux périphéries périurbaines, cette première couronne est un peu plus dense, continûment urbanisée et très bien dotée en équipements, en emplois et en services. De fait, elle présente une certaine urbanité (Thibault, 1999). Mais, contrairement au centre de Tours, les densités y sont faibles et les espaces y restent assez spécialisés, en raison de la prééminence de l'habitat pavillonnaire et des zones d'activités.

Dans cette banlieue tourangelle, la plupart des personnes rencontrées présentent des modes d'habiter qui se rapprochent, à bien des titres, de celui des périurbains. Bien que les distances parcourues sont moindres qu'en deuxième ou troisième couronne, la mobilité quotidienne reste forte : le double de celle des habitants du centre (Figure 1). L'hégémonie des déplacements automobiles, malgré une meilleure desserte en transports urbains, est également manifeste : 71,2% des déplacements sont réalisés en voiture, à peine moins que dans le proche périurbain (74,1%) mais beaucoup plus que dans le

centre (49,3%), (cf. tableaux 1 et 2). Ce primat s'explique d'abord par la faible densité des secteurs pavillonnaires, parfois très étendus et mono-fonctionnels (notamment à St-Cyr-sur-Loire et à St-Avertin) et par le relatif éloignement des services de proximité. Les petits centres commerciaux, créés dans les années 1970 pour rapprocher ces services[5] ne jouent pas leur rôle : il semble qu'au-delà d'un seuil de 200 ou 300 mètres, la plupart des habitants utilisent préférentiellement leur voiture, dans un contexte urbain où, jusqu'à peu, rien n'était fait ni pour le piéton ni pour le vélo. Ces déplacements automobiles ont été confortés par le renforcement des centres commerciaux périphériques, situés à l'écart des zones d'habitat et peu accessibles à pied, même lorsqu'on habite à proximité. Ils s'expliquent enfin par la disjonction entre lieux de travail et de résidence, deux-tiers des habitants de la première couronne travaillant dans une autre commune que celle dans laquelle ils résident, créant ainsi des flux tangentiels pour lesquels les transports urbains sont inefficaces ou inexistants. Si donc, en banlieue, le mode automobile est presque aussi fort que dans les espaces périurbains, la programmation et l'organisation en boucles des pratiques est moindre car les ressources urbaines sont plus accessibles et les distances plus courtes : les habitants de cette proche banlieue hésitent moins à ressortir, à reprendre leur voiture pour telle ou telle activité. Par contre, la sectorisation de l'espace de vie est tout aussi prégnante. Ces habitants, comme les périurbains, concentrent leurs pratiques dans un secteur de l'agglomération souvent réduit à la commune de résidence et aux communes voisines : St-Cyr / Tours-Nord, St-Avertin / Chambray / Tours-Sud, par exemple. Dans bien des cas, ces secteurs sont nettement identifiés. Si l'on fait fi du lieu de travail et de quelques rares activités, la périphérisation de l'espace de vie est souvent la règle. La Loire (pour Tours-Nord) et le Cher (pour Tours-Sud) jouent fréquemment le rôle de frontières symboliques. Les idéologies anti-urbaines, qui légitiment un évitement du centre, ne sont d'ailleurs pas rares même si, à la différence des espaces périurbains, la proximité du centre, et la possibilité de s'y rendre en transports en commun (ce qui permet d'éviter les problèmes de stationnement), explique que la mobilité vers celui-ci soit sensiblement plus élevée. La vie en première couronne n'est donc pas très éloignée de la vie périurbaine, à la nuance près que les distances parcourues sont plus courtes, que l'accessibilité aux ressources urbaines est meilleure, et que, de ce fait, la

rationalisation et la programmation des pratiques sont moindres[6].

Géotype	Automobile	Bus	À pied	Autres
Centre	49,3	14,0	28,9	2,2
hypercentre	*38,9*	*15,3*	*37,8*	*3,0*
péricentre	*57,3*	*13,5*	*21,6*	*1,7*
Banlieue	71,2	8,8	12,1	1,5
Périurbain	74,1	5,7	13,5	2,1

Tableau 1 : Choix modaux par géotype de résidence dans l'aire urbaine de Tours[7]. Source : Enquête Fil Bleu, 1996.

Géotype	Sans voiture	1 voiture	2 voitures et plus
Centre	35,6	51,2	13,2
Banlieue	19,2	52,7	28,0
Périurbain proche	7,6	40,3	52,0
Périurbain intermédiaire	7,2	38,1	54,7
Périurbain lointain	10,5	43,3	46,2

Tableau 2 : Taux de motorisation des ménages dans l'aire urbaine de Tours (en%). Source : RGP, 1999.

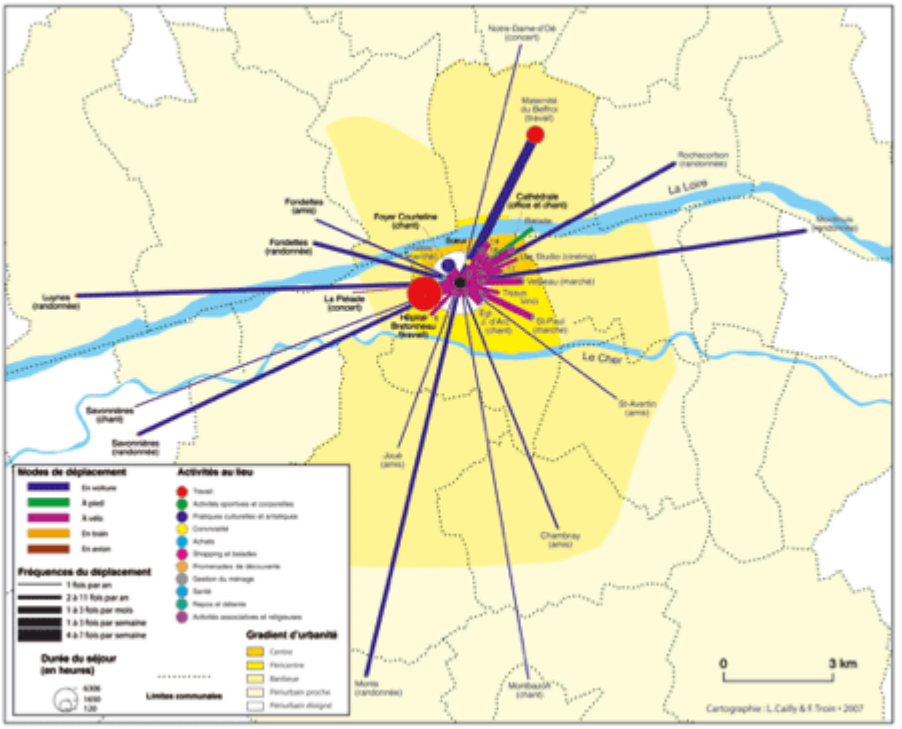
Le profil hybride des habitants du péricentre.

Entre la banlieue tourangelle et le cœur de ville, un ensemble de quartiers peuvent être qualifiés de péricentraux (Febvotte, Lamartine, Ste-Radegonde, Beaujardin, Paul-Bert, etc.), car ils se situent dans la continuité immédiate du centre et présentent une densité urbaine comparable tout en ayant une spécialisation résidentielle plus affirmée. Dans l'enquête, les habitants du péricentre présentent un profil composite car ils jouissent d'un double avantage. Contrairement aux périurbains ou aux habitants de la banlieue, ils profitent de la proximité du centre-ville et valorisent un grand nombre de ressources qui y sont concentrées. À cela, nul hasard : ils mentionnent très souvent la rapidité d'accès au centre-ville et, plus largement, leur goût pour la ville dense, pour justifier leur choix résidentiel, même si, par ailleurs, ils apprécient d'être un peu en retrait,

dans un quartier calme, le plus souvent en maison de ville. Ce rapport étroit à la ville dense les distinguent assez nettement des habitants de banlieue : accès quotidien et pédestre au petit commerce ; forte valorisation concrète et symbolique du quartier ; représentations positives du centre-ville pour ses ressources commerciales, culturelles ou conviviales (bars, restaurants), sociabilités de proximité. Pour circuler dans ces quartiers péricentraux ou accéder au centre, l'avantage comparé est aux modes pédestres (marche, vélo, transports urbains), plus rapides, plus flexibles, plus agréables. Moins motorisés que les banlieusards, les habitants du péricentre revendiquent, assez fréquemment, un goût pour la déambulation urbaine. Cependant, ces derniers bénéficient d'un deuxième avantage qui les rapproche des habitants de banlieue. Résidant entre la ville dense et la ville peu dense, ils bénéficient d'une bonne accessibilité aux nouvelles centralités et tendent à valoriser positivement, en voiture cette fois-ci, tout ce que leur offre la périphérie comme ressources. Ce tropisme n'est pas simplement commercial, il concerne également les activités sportives et culturelles. Dans ce mode d'habiter péricentral, la territorialisation pédestre de la zone centrale se couple avec une pratique automobile, parfois intense, des espaces périphériques.

Les habitants des quartiers centraux tendent à se « périurbaniser ».

Les habitants des quartiers centraux, lorsqu'ils travaillent en ville, conservent un mode d'habiter très spécifique parce qu'ils privilégient les modes de déplacement pédestres. Ceux que nous avons rencontrés soulignent tous la fonctionnalité, la rapidité et la flexibilité de la marche ou du vélo. Cet usage privilégié des modes pédestres, dans un centre-ville somme toute étroit (un kilomètre sur deux), occasionne une territorialisation intensive de cet espace. Ces citadins le parcourent en tout sens et y concentrent l'essentiel de leurs activités. Dans la majorité des cas, le choix d'un mode de vie pédestre limite la pratique des espaces périphériques : il faut aller chercher sa voiture (quand on en possède une), la sortir du garage ou perdre du temps à se garer. Le recours aux centres commerciaux périphériques n'est pas rare, mais il reste occasionnel. Toutes les activités qui peuvent avoir lieu dans le centre y sont réalisées (Carte 3).



Carte 3 : Un mode d'habiter pédestre et territorial. L'exemple de Sophie (Infirmière, 50 ans). Source : enquête L. Cailly.

Ce mode d'habiter pédestre et territorial, en tous points opposé à celui des périurbains, doit toutefois être relativisé quant à son importance. Tout d'abord, il est très limité dans l'espace. Il ne concerne que le cœur de l'agglomération, soit un potentiel de 80 000 personnes, moins d'un quart de la population tourangelle. Ensuite, il est doublement battu en brèche. D'une part, la multiplication des ressources périphériques tend à fragiliser ses fondements. Si l'on peut faire ses courses ordinaires dans le centre-ville, c'est déjà plus onéreux pour le gros équipement (meubles, électroménager). On se prive également d'une diversité de choix qui existe en périphérie. Malgré une très grande valorisation du petit commerce de centre-ville dans les discours, les pratiques concrètes des habitants montrent qu'ils n'échappent pas au magnétisme qu'exercent les nouvelles centralités. Par ailleurs, ces habitants du centre, souvent amateurs de culture, sont contraints par la partielle exurbanisation de l'offre culturelle (cinémas, salles de spectacles). Enfin, comme les autres, ils sont consommateurs d'espaces de nature, plus nombreux en périphérie. La multiplication de l'offre périphérique contrarie donc ces spatialités territoriales et

pédestres, dans un sens opposé (Carte 3).

D'autre part, les personnes rencontrées qui habitent dans le centre mais travaillent en périphérie (qui sont quantitativement assez nombreuses) connaissent une partielle « périphérisation » de leur mode de vie. De fait, la localisation périphérique de leur travail et l'usage obligé de la voiture (malgré, dans certains cas, une vraie citadinité) est un embrayeur de pratiques à l'échelle métropolitaine (activités sportives, courses, etc.), générant rationalisation des trajets et parcours en boucles. Dans ce cas, leur mode d'habiter se rapproche parfois de celui des périurbains, suivant un schéma inversé.

Finalement, il apparaît que la modification des structures urbaines (dédensification résidentielle, exurbanisation des services et des emplois, développement de centralités périphériques) tend à affaiblir, dans le cadre tourangeau (où finalement, la ville historique est peu développée), la dichotomie entre l'habiter réticulaire et automobile périurbain et l'habiter territorial et pédestre du centre-ville, ce dernier étant fragilisé au profit du premier qui se généralise, en tendance.

Des modes d'habiter périurbains très divers.

Un autre élément contribue à relativiser la spécificité du mode d'habiter périurbain. On observe en périphérie, au-delà des traits dominants évoqués, une forte hétérogénéité interne. Celle-ci résulte, d'une part, d'une différenciation très nette des pratiques spatiales en fonction de la position sociale des habitants ; d'autre part, d'une relative individualisation des profils. Examinons en détail ces deux points.

La « fracture » périurbaine.

Les recherches sur la division sociale des espaces périurbains (Berger, 2004 ; Dodier, 2005), témoignent d'une forte ségrégation résidentielle entre un périurbain proche, très accessible, déjà ancien et bien équipé, convoité par les catégories aisées ; et un périurbain lointain, moins accessible, moins bien doté en services, où sont relégués les accédants les moins fortunés. Dans l'aire urbaine de Tours, cette ségrégation résidentielle est redoublée par une forte

différenciation sociale des modes d'habiter. Cette césure concerne la mobilité hors-travail et le rapport à la ville.

Un « capital de mobilité » très inégal.

En dehors de la sphère du travail et des déplacements contraints, les périurbains à faible niveau de ressources (économiques, et surtout, culturelles), issus des classes moyennes inférieures, se caractérisent par une mobilité réduite, par un très fort investissement de l'espace domestique ou péri-domestique, par un espace de vie « insulaire » (lorsqu'ils vivent repliés sur leur domicile) ou « territorial » (lorsqu'ils investissent l'espace proche). Parmi ces derniers, on discerne deux principaux archétypes. Le « *reclus* » se distingue par une très faible mobilité hors-travail (limitée aux déplacements contraints) et par un investissement important du logement. L'espace domestique constitue un havre dans lequel il se sent bien, sort difficilement et passe l'essentiel de son temps. Cette réclusion ne procède pas seulement d'un manque de moyens ; elle résulte aussi d'un système d'appétences : goût pour les travaux ménagers (rangement, ménage, décoration), surtout chez les femmes, goût pour les activités de temps libre domestique (repos, bricolage, jardinage, etc.). Dans bien des cas, elle découle également d'une logique sécuritaire et traduit un réflexe défensif. Le « *villageois* » investit généralement beaucoup son logement mais, à la différence du « reclus », n'y vit pas replié. Sa mobilité hors travail, parfois forte, s'inscrit localement, autour du domicile, dans un espace réduit à la commune de résidence et aux communes voisines (Carte 2). Le cœur de l'agglomération est évité. Les activités de loisirs, les relations sociales, mais aussi l'attachement à la localité font naître ainsi, à la marge de la ville, un petit « pays ». Cette propension à l'ancrage et à la territorialisation locale, dans les espaces périurbains, semble caractéristique d'un habitus « populaire » (Cailly, 2004) et reliée à d'autres dispositions sociales telles que la faible citadinité, le grégarisme familial ou l'enracinement résidentiel.

Au contraire, pendant leur temps libre, les périurbains aisés, surtout lorsqu'ils disposent d'un fort capital scolaire, se distinguent par une mobilité intense. Celle-ci se réalise, pour une bonne part, à l'échelle de l'aire urbaine (dont ils consomment un grand nombre de ressources) ou vers d'autres métropoles et,

au premier chef, Paris. Ces périurbains manifestent également une meilleure capacité à articuler toutes les échelles, celle du domicile, du « pays », de la métropole, ou celle, plus vaste, des déplacements interurbains. Enfin, leur spatialité, dans son organisation, est principalement rhizomique mais n'exclut pas des formes, très fragmentaires, de territorialisation (la commune de résidence, le centre-ville de Tours, un quartier de Paris, etc.). C'est à l'intérieur des classes moyennes supérieures périurbaines (médecins, enseignants, ingénieurs) que l'on trouve, le plus fréquemment, la figure du « métropolitain ». Celui-ci, comme les autres, est attaché à son logement et manifeste parfois un certain localisme. Toutefois, il s'en distingue radicalement par sa capacité à maîtriser et à valoriser positivement, pour les activités culturelles, sportives ou les sociabilités, l'échelle de l'aire urbaine et, parfois, les gisements d'urbanité que présentent les villes de rangs supérieurs. Pour ces périurbains, contrairement aux précédents, la mobilité sur l'ensemble de l'aire urbaine n'est pas un fardeau. Elle est envisagée comme un principe d'épanouissement, voire comme une forme de distinction.

Une inégale citadinité.

Le rapport à la ville, en particulier au centre de Tours, constitue le deuxième élément qui divise les périurbains tourangeaux, et ce, en étroite relation avec leur compétence culturelle. Malgré leur choix résidentiel périphérique (souvent fondé sur un désir de nature), les plus qualifiés revendiquent une forte appétence citadine, c'est-à-dire un goût pour la ville dense, pédestre et pour les lieux à forte urbanité. Ils apprécient la ville pour ses ambiances sensibles, son atmosphère, ses ressources architecturales et patrimoniales, pour les lieux culturels qui s'y trouvent (et qu'ils fréquentent) et pour le commerce spécialisé. De fait, ils valorisent nettement, à travers leurs pratiques commerciales, culturelles et festives, comme dans leurs discours, le centre historique de l'agglomération, de la même manière qu'ils valorisent les centres des grandes villes et, au premier chef, le centre de Paris. À l'inverse, ils tendent à minimiser leurs pratiques des centralités périphériques et à décrier fortement ce type d'espace qu'ils qualifient volontiers d'impersonnels, de froids, d'inesthétiques, voire d'emblématiques de la société de consommation. Les périurbains à fort capital culturel cumulent donc, grâce à leur mobilité intense, exurbanisation

résidentielle et fort rapport à la ville.

À revers, les périurbains qui appartiennent aux classes moyennes inférieures développent très fréquemment des idéologies anti-urbaines : « *Je ne vais pas dans le centre-ville parce qu'il faut se garer, c'est un problème. Et puis j'aime pas le bruit, la foule, ça m'étouffe, ça m'agresse* » affirme Valérie (aide soignante, Monts). Ou encore, Annick (agent de service hospitalier, La Ville-aux-Dames), dans un style plus défensif et plus sécuritaire : « *J'aime pas aller en ville, si j'y vais, déjà, il faut se garer. Parce que moi je veux pas aller dans les souterrains parce que j'ai peur. J'ai peur d'être attaquée. Et puis, il se passe tellement de choses que j'ai peur, carrément* ». De fait, en dehors du travail, ces périurbains évitent autant que possible un cœur d'agglomération qu'ils réprouvent. Du coup, ils tendent à valoriser les centralités périphériques, dans lesquelles ils peuvent passer parfois beaucoup de temps. Cette disposition anti-urbaine (c'est-à-dire ce dégoût affiché pour les lieux à forte urbanité) a deux sources. Premièrement, elle peut procéder d'une continuité biographique, lorsqu'elle concerne des personnes d'origine rurale, venues travailler en ville, mais qui ont une faible expérience ou habitude de la ville et qui n'ont pas eu les études pour jouer ce rôle. De fait, ces personnes sont peu citadinisées. En second lieu, elle concerne des personnes (et c'est assez surprenant) qui ont longtemps vécu en ville, qui ont une solide expérience de la ville et ont eu un goût avoué pour la ville, mais que l'exurbanisation (contrainte) a en quelque sorte « décitadinisées ». Dans ce cas, tout se passe comme si l'adoption du modèle pavillonnaire périphérique générait (mécaniquement) des idéologies anti-urbaines, idéologies constitutives du « *pack* » périurbain.

Schématiquement, on retiendra que dans la périphérie tourangelle, plus les moyens et la compétence culturelle des habitants baissent (et, généralement, plus on s'éloigne de Tours), plus le rapport à la ville se distend, plus la mobilité hors-travail s'affaiblit, plus le repli sur l'espace local ou domestique est marqué et associé à des idéologies anti-urbaines.

L'individualisation des modes d'habiter périurbains.

Au sein des espaces périurbains, cette bipolarisation des modes d'habiter est tangible, mais la ligne de fracture n'est pas toujours nette car une logique d'individualisation, très prégnante, assouplit les marquages. Ce processus d'approfondissement des différences interindividuelles, remarqué, entre autres, par François Ascher (1995), apparaît dans la diversité des référentiels spatiaux et des modèles de conduite repérables en périphérie. Ce phénomène a trois sources.

Diversité des contextes individuels et des modèles de conduite.

Premièrement, l'individualisation des modes d'habiter est liée à l'hétérogénéité des contextes individuels en terme d'âges, de genres, de lieux d'exercice professionnel ou de micro-contextes de résidence, et à la combinaison de toutes ces variables. L'expérience périurbaine est, par exemple, très différenciée au sein de la famille en fonction de l'âge et du genre, ce qui a bien été analysé par Daniel Pinson et Sandra Thomann (2001). Les *jeunes enfants*, par le jeu de la carte scolaire, ont le plus souvent une territorialité locale : l'école, située sur la commune de résidence ou la commune voisine, favorise les sociabilités, les activités sportives ou les activités culturelles de proximité. Ainsi, le plus souvent, la commune ou le petit pays est le principal espace de pratiques et de référence des enfants. Les *adolescents*, à l'entrée au lycée, voient subitement leur quotidien réorienté vers la ville. Quand la sectorisation mène aux établissements du centre, le passage au lycée favorise l'ouverture citadine, le centre-ville de Tours devenant un point de passage obligé : on y accède en bus, on y circule à pied, on l'habite. Les rues commerçantes, les cafés ou les cinémas exercent une relative séduction. Des amitiés se nouent entre adolescents périurbains et adolescents du centre. À côté du territoire de proximité, le centre devient un support du loisir et des sociabilités lycéennes. Les *mères de famille*, en raison d'un partage encore inégalitaire des activités ménagères et de gestion de la famille, ont fréquemment une présence domestique importante, une mobilité (souvent locale) intensifiée par la gestion des enfants et une nette tendance à valoriser un emploi proche. Le coût de la mobilité s'ajoutant aux frais de garde, beaucoup de femmes périurbaines travaillent à temps partiel, notamment pour prendre en charge les activités des enfants et la mobilité qu'elles impliquent. Certaines femmes réalisent, le mercredi, jusqu'à 150 km, parfois entre huit et dix

déplacements. La figure de la « maman taxi » n'est donc pas un mythe. Les *pères de famille*, surtout lorsqu'ils travaillent en ville, arborent un profil nettement plus métropolitain (Pinson, 2001) : ils peuvent prendre en charge le déplacement des grands enfants vers le centre, y faire les courses et y mènent plus facilement d'autres activités.

Toutefois, à partir de ce modèle moyen de différenciation des modes d'habiter à l'intérieur de la famille, on observe de sensibles variations en fonction des choix effectués par chaque ménage. En matière scolaire, nombreux sont ceux qui contournent la « carte » et scolarisent leur enfant dans une école publique ou privée du centre-ville : dans ce cas, si l'enfant n'a pas d'activité(s) locale(s), le domicile peut constituer une enclave en territoire étranger. En matière parascolaire, l'attitude des familles est, elle aussi, très inégale. Certaines (le plus souvent à fort capital culturel) favorisent l'accès des enfants à l'ensemble des ressources urbaines : spectacles, cinémas, piscine centrale, etc. D'autres familles n'estiment pas cette ouverture nécessaire et se contentent des activités disponibles localement. Par ailleurs, selon les familles, le partage des rôles sociaux et spatiaux, à l'intérieur du couple, est plus ou moins marqué. Celui-ci ne dépend pas toujours de la position sociale. Par contre, il prend des formes différentes dans les catégories inférieures (où la femme qui ne travaille pas tend à assurer les activités de gestion de la famille localement) et dans les catégories supérieures (où la femme qui ne travaille pas montre une plus ample ouverture citadine). Les écarts au modèle proviennent également de la localisation de l'emploi, du type de profession (et de sa spatialité propre), du micro-contexte d'habitat (mitage, lotissement, zone dense). Ainsi, en périphérie, l'hétérogénéité des contextes individuels surdétermine une grande hétérogénéité des comportements et des choix spatiaux, et génère une forte différenciation des modes d'habiter.

La diversité des trajectoires spatiales.

En deuxième lieu, à position sociale identique, la variété des modes d'habiter s'explique par la diversité des trajectoires résidentielles**,** lesquelles conditionnent des formes différenciées d'expérimentation urbaine. Au sein des classes moyennes inférieures, le mode d'habiter varie sensiblement selon que la

personne est d'origine rurale, citadine ou (pour les plus jeunes) périurbaine. Les *périurbains d'origine rurale* témoignent le plus souvent d'un rapport productif au jardin, d'un plus fort retranchement domestique, d'une appréciation négative de la ville perçue comme une menace, un danger, un front qui avance. De fait, en dehors du travail, ils évitent le cœur de l'agglomération tourangelle ou s'y rendent exceptionnellement de manière obligée (achats spécifiques, formalités). Parmi eux, il faudrait probablement distinguer ceux qui, venus d'ailleurs, tendent à vivre anonymes et repliés sur le domicile, et ceux qui, originaires de la commune (devenue périurbaine), en porte la mémoire et sont inscrits dans ce qu'il reste des anciens réseaux locaux. À l'inverse, *les périurbains d'origine citadine*, ce n'est pas une surprise, découvrent un territoire « rural » qu'ils réinventent à travers l'usage ludique et ornemental du jardin, à travers le bricolage domestique, à travers l'expérimentation des promenades champêtres, à travers les sociabilités néo-villageoises qu'ils cherchent parfois, au moins au départ, à reconstruire. Si la ville qu'ils disent fuir les ennuie, ils n'ont pas peur d'elle, en connaissent les ressources (commerciales et conviviales) et n'hésitent pas à les valoriser, même si c'est principalement, il est vrai, à travers les nouveaux centres périphériques. Parmi les jeunes adultes, une troisième catégorie émerge, les *enfants du périurbain*. Ceux-là tendent à reproduire le mode d'habiter de leurs parents : très attachés à l'habitat pavillonnaire, rompus aux déplacements automobiles, coutumiers des centres commerciaux, peu sensibles à la ville historique, ces périurbains de la deuxième génération sont les porteurs les plus fidèles du modèle d'habiter périphérique.

Dans les classes moyennes supérieures périurbaines, la trajectoire résidentielle influence également le mode d'habiter comme le montre l'exemple de deux médecins aux caractéristiques sociodémographiques semblables. Le premier a toujours vécu en centre ancien, notamment à Paris. Le second a principalement vécu en banlieue parisienne. Résidant dans le même géotype de résidence, ces individus revendiquent deux identités spatiales bien distinctes : l'un se dit citadin, l'autre banlieusard. Ces deux *habitus* occasionnent deux types de spatialités différentes. Le premier habite une fermette restaurée, apprécie la périphérie pour le cadre agreste mais sans rompre avec la ville dense : le centre de Tours est fortement pratiqué pour le travail, le commerce, les convivialités et les activités

culturelles, tout comme, moins régulièrement, le centre de Paris. À l'inverse, le second habite en pavillon et vit la périphérie (et le jardin) comme un refuge à l'écart de la ville. Ce dernier est moins sensible aux charmes de l'urbain central, plus attiré par les galeries marchandes et l'urbanisme périphérique. Ainsi, pour comprendre la variation des modes d'habiter, la trajectoire résidentielle compte autant que la position sociale, même si l'on doit reconnaître que les deux sont souvent liées, les médecins originaires du périurbain et, *a fortiori*, des campagnes, étant statistiquement plus rares que ceux ayant vécu en centre-ville.

La circulation des modèles de conduite.

La variété des modes d'habiter périurbains découle enfin du désenclavement des modèles de référence ou de conduite qui, sans doute plus qu'avant, ont tendance à circuler. L'analyse longitudinale (sur la longue durée) montre que le mode d'habiter est variable tout au long de l'itinéraire biographique, sans qu'il y ait nécessairement de régularités. Le rapport à la commune (l'engagement de proximité dans des associations par exemple), souvent fort au départ, tend souvent à décliner à mesure que le mythe néo-villageois s'effondre à force de conflits et de discordes. Toutefois, nombreux sont les cheminements inverses. Des périurbains peu engagés localement pendant leurs périodes d'activité envisagent leur retraite comme un retour au local : ils s'investissent alors dans une ou plusieurs associations et/ou participent aux élections municipales. Le rapport à la ville peut, lui aussi, fluctuer : certains, suite à leur installation périurbaine, désertent dans un premier temps l'urbain central et trouvent dans la vie périphérique un bon substitut. Après quelques années, et parfois quelques déceptions, ils retrouvent à nouveau une vie urbaine et reconstituent ou réactivent des réseaux métropolitains. Les enquêtes montrent la capacité des individus à faire des « expériences urbaines », souvent qu'ils stabilisent, parfois qu'ils révoquent. Quoi qu'il en soit, ces expérimentations, ces tâtonnements produisent de l'hybridation.

Pour conclure, cette enquête nous livre une représentation fragmentée de la société périurbaine. La forte division sociale de l'espace, observée au plan

résidentiel (Cailly, 2007) se retrouve, et d'une certaine manière est redoublée, par une forte différenciation sociale des modes d'habiter. Il est certain qu'il existe une certaine homologie entre ces deux formes de fragmentation, les secteurs périurbains les plus proches, les mieux équipés et les plus aisés étant aussi ceux dans lesquels la mobilité hors travail et le rapport à l'urbain sont les plus forts, tandis que le périurbain lointain, plus modeste, est davantage marqué par le repli domestique et/ou l'ancrage local et un rapport à la ville plus distant. Toutefois, ces deux plans de clivages ne se recoupent pas systématiquement et l'on trouvera toujours, à l'intérieur d'une même commune, et parfois à l'intérieur d'un même ensemble résidentiel, des individus que le rapport à l'espace distingue sensiblement. Il ressort de l'analyse, à l'image de ce qu'on observe ailleurs dans la ville, que les identités spatiales périurbaines sont complexes car particulièrement individualisées. Sur ce plan, l'idée d'un périurbain homogène, qui s'opposerait au cœur urbain plus diversifié, vole en éclats.

Ce trouble jeté sur l'existence d'une spatialité proprement périurbaine s'accentue si l'on prend conscience, de surcroît, que le centre *comme* la périphérie sont traversés par d'autres grands partages, en particulier celui lié à la position sociale et à la compétence culturelle des individus. Si les classes moyennes supérieures citadine et périurbaine diffèrent sur certains points (l'intensité des déplacements automobiles), beaucoup d'éléments les rassemblent, notamment la forte compétence de mobilité et le fort rapport à l'urbain central (Cailly, 2004). Il en va de même pour les classes moyennes inférieures, pour lesquelles ont a pu montrer qu'il existe, quelque soi le géotype de résidence, des éléments de parenté : l'attachement domestique, un comportement villageois et une mobilité « choisie » relativement restreinte. Comme l'avaient montré Florence Haegel et Jacques Lévy pour la région parisienne (1998), on retrouve des « reclus », des « villageois » et des « métropolitains » dans tous les géotypes de résidence, et pour ces derniers, non sans rapport avec la dotation en capital culturel.

Ce processus de différenciation sociale des modes d'habiter, qui constitue le plan de clivage prédominant dans le cas tourangeau, n'invalide pas l'idée d'un « effet de contexte » et n'anéantit pas totalement l'opérationalité du géotype périurbain, et ce, pour trois raisons. D'abord, à l'échelle de la métropole, « effet de contexte » et « effet de position » sont en partie liés, les catégories modestes

étant, par exemple, fortement surreprésentées en moyenne et grande périphérie (Cailly, 2007), dans lesquelles leurs modes d'habiter à fort retranchement domestique et/ou à forte composante villageoise dominent. Ensuite, à position sociale identique, l'effet de contexte constitue une variable indépendante : ainsi, il est certain qu'un cadre du centre-ville n'aura jamais tout à fait le même mode d'habiter qu'un cadre périurbain, et ce, malgré d'importants traits communs. Enfin, « l'effet de contexte » (centre, péricentre, banlieue, périurbain), secondaire à Tours par rapport à l'effet de position, est probablement plus marqué dans les métropoles de grande taille — notamment à Paris — où les distances-temps sont plus grandes et les processus de différenciation spatiale sont plus accentués. Cependant, pour donner davantage de valeur descriptive aux contextes urbains, et pallier les faiblesses — avérées dans cet article — du géotype périurbain, on gagnerait à proposer une sous-typologie de cette catégorie d'espace, susceptible de fournir un cadre d'interrogation plus opérationnel. Nous l'avons intuitivement proposé en distinguant périurbain proche et périurbain lointain. Ce travail de différenciation mérite d'être affiné et systématisé, en intégrant l'urbanité relative à la taille de la ville centre, distinguant ainsi le périurbain des petites, des moyennes et des grandes villes.

Pour l'heure, l'hétérogénéité interne du périurbain, et les fortes parentés qui s'expriment parfois par-delà les contextes, ouvrent de nouvelles perspectives de recherche concernant la constitution des identités urbaines. Ce double constat interroge la relation présupposée directe entre le choix d'habitat, le mode d'habiter et les valeurs sociales et politiques portées par les individus (Lévy, 2003) qui pourrait être plus systématiquement déconstruite. Dans un contexte marqué par l'affirmation de l'individu, la pluralité identitaire (Lahire, 1998) ainsi qu'un accroissement tendanciel de la mobilité, il n'est pas tout à fait surprenant de constater que l'on puisse habiter et penser distinctement en résidant à côté, comme à l'inverse, partager une spatialité et des valeurs voisines en résidant dans des contextes urbains différents. Cette piste mérite, elle-aussi, d'être investiguée.

Résumé

À partir d'une enquête géographique concernant la constitution des identités spatiales dans les espaces périphériques de l'aire urbaine d'une ville française (Tours), cet article discute l'existence d'un *mode d'habiter* spécifiquement périurbain. S'il semble bien exister, en périphérie, un mode d'habiter dominant, lié au contexte d'urbanisation périurbaine, dont nous présentons les principales caractéristiques, deux éléments permettent toutefois d'en relativiser la spécificité. Tout d'abord, on remarque comment ce mode d'habiter tend à se diffuser dans l'ensemble de l'aire urbaine. Puis, au-delà d'un modèle dominant, les espaces périurbains se révèlent travaillés par une forte hétérogénéité interne. Dès lors, si le contexte de résidence oriente les spatialités, il ne constitue pas le facteur prédominant : les modes d'habiter sont traversés par d'autres lignes de marquage qui rapprochent parfois, beaucoup plus étroitement que l'on ne l'imagine, habitants du centre et du périurbain.

Mots-clés : périurbain, modes d'habiter, différenciation sociale, individu.

Notes

[1] Nous désignons ici par mode d'habiter la relation singulière d'un individu ou d'un groupe social à l'espace géographique telle qu'elle s'exprime dans l'agencement très concret des lieux pratiqués ainsi que dans l'ensemble idéel, tout aussi structuré, de normes, de valeurs, de représentations symboliques ou imaginaires qui vient le signifier ou le justifier. Nous suivons ainsi les pistes théoriques ouvertes, entre autre, par Mathis Stock (2004).

[2] Le travail de recherche engagé par les auteurs de l'ouvrage porte précisément sur l'articulation entre les rapports résidentiels des citadins et les contextes urbains d'habitat, en quartier ancien. Il démontre notamment que le rapport au logement, au quartier ou à la ville est en partie commandé par un effet de contexte, mais aussi (et surtout) par bien d'autres variables. Cette hypothèse est reprise et validée dans notre article, à propos des périphéries urbaines. Notre définition des « contextes urbains », davantage fondée sur la densité et la diversité morphologique, sociale et fonctionnelle des espaces considérés que sur leurs qualités sensibles ou temporelles (p. 8), diffère

toutefois sensiblement.

[3] Dans le texte qui suit, « modes d'habiter » et « identités spatiales » sont employés comme des quasi-synonymes, puisqu'ils représentent les deux faces d'une même médaille, l'ensemble des pratiques et des représentations spatiales — la manière d'habiter — assignant à chaque individu ou à chaque groupe une position spécifique dans le champ urbain qui est constitutive de son identité.

[4] Dans cette étude, nous entendons par mobilité quotidienne l'ensemble des déplacements effectués par un individu sur un an, en dehors des déplacements qui impliquent une nuit passée hors domicile : week-ends, vacances.

[5] Comme la zac « Vallée Violette » à Joué-lès-Tours, des « Grands Champs » à St-Avertin, des « Perriers » à Chambray-les-Tours.

[6] La différence semble plus significative pour les enfants qui peuvent bénéficier d'une accessibilité plus grande et plus autonome aux services urbains, grâce à l'usage intensif des transports urbains et du vélo.

[7] Données extraites de la dernière enquête « Déplacement » réalisée en novembre-décembre 1996 dans l'aire urbaine de Tours par la société de transports urbains Fil Bleu. Cette enquête portait sur 1 700 ménages, soit 4 100 individus, résidant à Tours, en première couronne (St-Cyr, La Riche, Chambray, St-Avertin, St-Pierre-des-Corps, Joué-lès-Tours) ou dans une commune périurbaine desservie par les transports urbains (Luynes, Fondettes, Ballan-Miré). Chaque ménage a été enquêté sur l'ensemble des déplacements réalisés dans la dernière semaine.

Bibliographie

François Ascher, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris, 1995.

Jean-Yves Authier (Dir), *Du domicile à la ville, Vivre en quartier ancien*, Coll. Villes, Anthropos, Paris, 2001.

Martine Berger, *Les périurbains de Paris*, coll. Espaces et Milieux, Cnrs, Paris, 2004.

Laurent Cailly, *Territorialités, représentations et pratiques spatiales de quelques habitants périurbains*, Université François-Rabelais de Tours, 1998.

Laurent Cailly, « Périurbain », in Jacques Lévy, Michel Lussault, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, 2003.

Laurent Cailly, *Pratiques spatiales, identités sociales et processus d'individualisation*, Thèse de doctorat, Université François-Rabelais de Tours, 2004.

Laurent Cailly, « Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation », in *Annales de Géographie*, n°654, 2007, pp. 669-687.

Yves Chalas, « Villes nouvelles et pratiques habitantes. L'exemple de L'Isle-d'Abeau », in *Les cahiers français*, *Villes et territoires,* n° 328, 2005, pp. 24-30.

Yves Chalas, Geneviève Dubois-Taine, *La ville émergente*, L'Aube, Paris, 1997.

Rodolphe Dodier, « Mobilités quotidiennes de travail : du couple ville industrielle-espace rural à la nouvelle organisation urbaine », in Arlaud S., Jean Y., Royoux D., *Rural-Urbain, Nouveaux liens, nouvelles frontières*, coll. Espace et territoire, Presses Universitaires de Rennes, 2005.

Marie-Christine Jaillet, « Peut-on parler de sécession dans les villes européennes ? », in *Esprit*, *Quant la ville se défait*, novembre 1999, pp. 45-67.

Marie-Christine Jaillet, « La périurbanisation des classes moyennes », in *Esprit*, *La ville à trois vitesses*, mars-avril 2004, pp. 40-62.

Bernard Lahire, *L'homme pluriel*, Nathan, Paris, 1998.

Jacques Lévy, *L'espace légitime*, Presses de la Fnsp, Paris, 1994.

Jacques Lévy, Florence Haegel, « Urbanités. Identité spatiale et représentation de la société », in Calenge C., Lussault M., Pagand B., *Figures de l'urbain, Des*

villes, des banlieues et de leurs représentations, Maison des Sciences de la Ville, Université François-Rabelais de Tours, 1997.

Jacques Lévy, « Habiter l'espace avec, sans et contre les autres », Préface, in Pinson D., Thomann S., *La maison en ses territoires, de la villa à la ville diffuse*, L'Harmattan, Paris, 2001.

Jacques Lévy, « Périurbain, le choix n'est pas neutre »in *Pouvoirs Locaux*, n°56,, 2003, pp. 35-42.

David Mangin, La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, Éditions de la Villette, Paris, 2004.

Jean-Pierre Orfeuil, « Dis-moi où tu habites, je te dirais comment tu te déplaces » in Pumain D., Mattei M.-F., *Données urbaines*, T2, Anthropos, Paris, 1998.

Daniel Pinson, Sandra Thomann, *La maison en ses territoires, de la villa à la ville diffuse*, Coll. Villes et entreprises, L'Harmattan, Paris, 2001.

Lionel Rougé, « Les nouvelles frontières du périurbain : accession à la propriété en maison individuelle et pratiques résidentielles des ménages toulousains », in Arlaud S., Jean Y., Royoux D., *Rural-Urbain, Nouveaux liens, nouvelles frontières*, coll. Espace et territoire, Presses Universitaires de Rennes, 2005.

Mathis Stock, « L'habiter comme pratique des lieux géographiques. », *Espacestemps.net*, Textuel, 2004.

Serge Thibault, *Tours Nord : centralité émergente*, Rapport de recherche, MSH de Tours, 2001.

Marc Wiel, *La transition urbaine ou la passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, 1999.