

Périurbanisation en Europe : une utopie accessible

Élodie BITSINDOU

RÉSUMÉ

La périurbanisation se caractérise par une importante prolifération de maisons individuelles, zones d'activités et infrastructures routières, fusionnant progressivement avec les espaces ruraux. Quittant en masse les villes denses – jugées polluées, surpeuplées, ou trop chères – les classes moyennes ont trouvé dans les périurbains la possibilité d'évoluer au contact de la nature tout en bénéficiant du confort moderne. Elles s'y sont installées avec l'ambition de vivre dans un environnement qui combinerait les avantages de la campagne et de la ville, sans leurs inconvénients respectifs. Avant l'exode périurbain engagé dans les années soixante, cet idéal fut aussi celui des urbanistes, qui voyaient dans les cités-jardins l'avenir de la ville. L'essor des transports en commun puis de l'automobile au cours du xx^e siècle a rendu ce rêve accessible au plus grand nombre. La périurbanisation résulte des efforts conjoints d'initiatives privées, de gouvernements et d'urbanistes, chacun contribuant à développer ce qui ne doit pas être considéré comme une « anti-ville », mais comme une nouvelle manière de concevoir l'urbanité.



Détail d'une plaquette promotionnelle du promoteur de maisons individuelles en village Breguet, vers 1978, Archives nationales, 19810180/11.

Au cours du xx^e siècle, les villes européennes ont connu une extension sans précédent. En s'étalant, principalement en nappes horizontales, en séparant les fonctions, en absorbant des îlots de nature, la forme urbaine s'est profondément transformée pour ne plus être tout à fait la ville, sans toutefois se fondre avec la campagne. En France, le phénomène est généralement nommé périurbain. Les Italiens parlent de *città diffusa*, les Belges de couronnes, tandis qu'il n'existe pas de mot pour désigner la périurbanisation en langue allemande. La diversité de ces termes traduit une entité multiforme, dont la perception et l'évolution sont différentes selon les pays.

À l'échelle européenne, cette périurbanisation s'engage dans les années soixante avec l'avènement de l'automobile, qui permet de s'installer toujours plus loin de son lieu de travail, dans des lotissements construits au milieu des champs. L'attrait des citadins pour une vie au plus près de la nature est toutefois plus ancien. Le

Moyen Âge et l'Antiquité connaissent déjà des formes de villégiature périurbaines. Les élites du XVIII^e siècle furent nombreuses à édifier des maisons de campagne aux portes des villes. Mais, dans les formes que nous connaissons aujourd'hui, la périurbanisation trouve ses origines au début du XX^e siècle, lorsque les urbanistes cherchent à échapper aux maux de la ville industrielle.

L'idée que la ville du XX^e siècle doit, dans une logique de zonage, organiser l'habitat, l'emploi et la circulation dans un espace naturel est présente chez de nombreux urbanistes, depuis les cités-jardins théorisées par Ebenezer Howard (1850-1928) dans son ouvrage *To-morrow : A Peaceful Path to Real Reform* (1898) jusqu'aux plans de Le Corbusier (1887-1965). Dès le début du XX^e siècle, deux cités-jardins sont fondées autour de Londres suivant les théories d'Howard : Letchworth en 1903 et Welwyn en 1920. D'autres cités-jardins, plus ou moins fidèles au modèle d'origine, fleurissent un peu partout en Europe. Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, ce principe se voit porté à très grande échelle. Les gouvernements convoquent le modèle des cités-jardins afin de répondre au besoin accru en logements, sans reproduire les erreurs urbaines de la révolution industrielle. En Grande-Bretagne, le *New Towns Act*, voté en 1946, lance la construction de plusieurs villes nouvelles pour lutter contre l'encombrement de Londres et de sa banlieue. Situées à bonne distance de la capitale, elles sont directement héritières de l'idéal des cités-jardins (Welwyn est d'ailleurs réaménagée en 1948 dans le cadre du *New Towns Act*). Entourées par des ceintures vertes limitant leur étalement, les *new towns* sont conçues pour garantir aux habitants une proximité avec la nature, tout en offrant des emplois et des équipements. Pour assurer la sécurité, la circulation automobile est établie à l'écart des cheminements piétons. Ces *new towns* font la part belle à la maison individuelle réputée assurer l'unité familiale. Cette initiative conduisant à la construction d'une vingtaine de *new towns* dans le Royaume-Uni, inspire d'autres pays européens se dotant eux aussi de villes nouvelles combinant nature et urbanité : Vällingby en Suède (1947), Tapiola en Finlande (1951)... En France, il faut attendre la fin des années soixante pour voir la création de neuf villes nouvelles. Si les *new towns* d'après-guerre précédaient l'étalement urbain en érigeant un modèle à suivre, les villes nouvelles françaises arrivent *a posteriori* et ambitionnent d'endiguer le phénomène, avec peu de succès.

Icône des espaces périurbains, la maison entourée d'un jardin est le moteur principal de leur accroissement. Elle représente le versant individuel et populaire de l'idéal d'une vie citadine en contact avec la nature. Souvent accusée d'être hors de tout contrôle, la prolifération pavillonnaire est pourtant issue de politiques publiques. En France, dès 1928, la loi Loucheur encourage la construction de maisons individuelles accessibles aux ménages populaires. L'État aide alors à la construction de près de 200 000 pavillons au-delà des faubourgs des agglomérations, le long du réseau de chemin de fer développé depuis la fin du XIX^e siècle. À la reconstruction, si le besoin en logements est majoritairement absorbé par la politique des grands ensembles – eux-mêmes implantés dans de vastes aires agricoles – le gouvernement s'intéresse également à la production de maisons individuelles. En 1947, une enquête de l'Ined (Institut national d'études démographiques) renseignant les *Désirs des Français en matière d'habitation urbaine* atteste que 72 % des Français aspirent à y vivre. Le gouvernement y répond en stimulant l'expérimentation technique en matière de maisons individuelles, pour que leur construction atteigne le niveau d'industrialisation des grands ensembles. En 1945, le ministère de la Reconstruction crée le chantier expérimental de la cité du Merlan à Noisy-le-Sec, qui met en avant des techniques de préfabrication suédoises, suisses, finlandaises ou américaines. En 1965, le ministère de la Construction ouvre le premier Villagexpo à Saint-Michel-sur-Orge, quartier à l'urbanisme planifié regroupant des maisons témoins d'architectes et d'industriels. En 1968, le ministre de l'Équipement Albin Chalandon lance le concours international de la maison individuelle, qui aboutit à la construction de près de 60 000 pavillons. Toutefois, ces tentatives par l'État de contrôler le marché de la maison individuelle ont peu d'écho par rapport à l'initiative privée. À partir des années soixante, le succès de firmes venues des États-Unis comme Levitt & Sons puis Kaufman & Broad imprime durablement les territoires périurbains français d'une morphologie américaine. Elles importent également l'idée – à l'époque totalement nouvelle – de la maison comme bien de consommation, et ouvrent la voie à la pléthore de constructeurs qui, encore aujourd'hui, vendent leur offre sur catalogue.

Considérées comme un épisode majeur de l'histoire de l'urbanisme, les cités-jardins ont contribué au renouvellement de la forme urbaine, en réalisant l'idéal de la ville-campagne. Rendue accessible au plus grand nombre, la ville-campagne périurbaine est devenue la cible de nombreuses critiques : pollution, individualisme et entre-soi, uniformisation des paysages. Ces accusations sont à nuancer. Des études ont démontré que la vie dans

ces espaces ne consomment pas nécessairement plus de ressources que dans la ville dense. D'autres ont mis en avant les nouvelles centralités qui s'inventent dans ces espaces et la démocratisation de la vie qui s'y opère. Concernant l'esthétique, il est certain que la périurbanisation a majoritairement échappé aux mains des architectes. En France, la loi sur l'architecture de 1977 a consacré cette rupture en ne rendant obligatoire le recours à un architecte qu'au-delà de 170 m². La liberté formelle laissée aux individus désirant bâtir leur maison, les centres commerciaux faisant primer la fonction sur la forme, ont généré un éclectisme qui, aux yeux des détracteurs de cette conception de la ville, peut être vu comme grossier et anarchique. Mais, comme le rappelle Robert Venturi dans *Learning from Las Vegas* (1972), les étendues commerciales et les lotissements pavillonnaires, reflétant les aspirations sociales et culturelles de leurs habitants, doivent être considérés – avec un regard dénué de tout mépris de classe – dans toute leur complexité formelle et symbolique.

BIBLIOGRAPHIE

D'ORGEIX, Émilie, *Au pied du mur, bâtir le vide autour des villes*, Bruxelles, Mardaga, 2019.

LAMBERT, Émeric, *Le parc planétaire, la fabrication de l'environnement suburbain*, Paris, L'œil d'or, 2018.

MARCHAL, Hervé, STÉBÉ, Jean-Marc, *La France périurbaine*, Paris, Que sais-je ?, 2018.

STEINBERG, Jean (dir.), « La périurbanisation en Europe », *Bulletin de l'Association de géographes français*, 78^e année, 2001-1 (mars), [en ligne].

Source URL:

<https://ehne.fr/encyclopedie/thématiques/les-arts-en-europe/espace-ville-et-territoire/périurbanisation-en-europe-une-utopie-accessible>