



La ville, si près et si loin, Du rêve pavillonnaire à la réalité

Daniel Pinson, Sandra Thomann, Nicolas Luxembourg

► To cite this version:

Daniel Pinson, Sandra Thomann, Nicolas Luxembourg. La ville, si près et si loin, Du rêve pavillonnaire à la réalité. Informations sociales, 2006, Familles et ville, n° 130, 2006/2, p. 80-89. hal-01121396

HAL Id: hal-01121396

<https://hal.science/hal-01121396>

Submitted on 1 Mar 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Daniel Pinson – professeur des universités, CIRTA, Université Paul-Cézanne, Aix-Marseille-III

Sandra Thomann – doctorante, CIRTA, Université Paul-Cézanne, Aix-Marseille-III

Nicolas Luxembourg – docteur en aménagement et urbanisme, adjoint temporaire d'enseignement et de recherche, CIRTA, Université Paul-Cézanne, Aix-Marseille-III

La ville si près et si loin

Du rêve pavillonnaire à la réalité



Selon le moment du cycle de vie de la famille, le pavillon aux lisières de la ville apparaît plus ou moins conforme au rêve qui l'a fait naître. L'attraction de la ville liée aux offres culturelles et sociales se fait ressentir tout particulièrement chez les adolescents et, plus tard, chez les personnes seules. L'étalement urbain en question.

L'apparition de la ville diffuse coïncide avec la généralisation massive du véhicule personnel et l'accomplissement du rêve pavillonnaire qu'elle a facilité. Ce rêve a taraulé les populations qui occupaient le logement collectif d'urgence construit pour résorber la crise du logement des années cinquante ; plus tard, dans les années soixante-quinze, l'aide à la personne, en relayant l'aide à la pierre et en différenciant la contribution au loyer selon le revenu, encouragera le départ des plus fortunés des habitants du logement social vers une maison individuelle. Un fort mouvement d'accession à la propriété "*mobilise*" (Cuturello, Godard, 1977) alors les familles dans les années soixante-quinze, engageant le processus de rurbanisation (Bauer, Roux, 1976) qui permet aux urbains de construire autour des villages les plus proches de la ville. Avec le véhicule personnel, désormais utilisé pour le travail et non plus pour la seule sortie dominicale, ces villages ne sont pas trop éloignés du travail en ville, et les terrains à construire restent encore abordables. Le goût de l'initiative qu'a inspiré le mouvement de Mai 68 fait aussi qu'on

se lance plus facilement dans une entreprise que les menaces du chômage n'affectent pas encore.

Cette mobilisation s'effectue dans une période de la vie qui se situe autour de la trentaine : le couple s'est formé, a pris un logement en location, en HLM ou en locatif privé. Un enfant est venu, voire deux, et c'est à la conjonction de l'espérance d'une carrière professionnelle toute tracée, stable dans l'emploi et le lieu de l'emploi, que se dessine une forte aspiration à *“vivre et travailler au pays”*, en opposition à certaines restructurations industrielles qui s'opèrent dans les années soixante ; elle profile en même temps une trajectoire résidentielle en correspondance avec la stabilité et l'ascension professionnelle espérées. Au moins est-ce là le projet de nombreux ménages des nouvelles classes moyennes formées à la faveur des évolutions productives de la société de consommation de masse.

Une autre idée du confort

Une nouvelle conception du confort se fait jour, qui s'apparente plus volontiers au bien-être. Le minimal hygiénique caractérisait le logement social, voire le locatif bas de gamme qui s'en rapproche. Ce *“confort”* (Dreyfus, 1990) devient trop étrié pour des familles chaque jour un peu plus séduites par les offres de la consommation (éminemment urbaines) mais, en même temps, davantage tentées par les attraits d'une nature qui évoque désormais moins le retard du monde rural que les vertus d'un patrimoine à préserver (les parcs naturels apparaissent au milieu des années soixante-dix). Par ailleurs, le pavillon n'échappe plus au crédit à la consommation qui a conquis les autres équipements domestiques.

Placement d'argent, acquisition patrimoniale et garantie dans un ciel de l'emploi qui s'assombrit constituent les autres arguments d'une accession que suscitent par ailleurs les aspirations au bien-être, à la qualité du *“cadre de vie”*. Rapprochement de la nature, nostalgie d'un monde rural ou moins urbanisé vécu dans l'enfance, envie de tranquillité, éducation en plein air et plus ludique des enfants forment un faisceau d'exigences nouvelles qui effacent le souvenir des restrictions d'après guerre.

L'atout du jardin

Le jardin, atout singulier de la maison, occupe une place essentielle dans ce modèle. Il est un prolongement de la maison que la ville avait institué au plus fort de son industrialisation sous les traits du parc public, mais que les ensembles collectifs avaient banalisé en espaces verts.

Ce bout de nature ou de campagne constitue un prolongement que la culture européenne du Sud, et française tout particulièrement, valorise dans un subtil rapport du *“montré et du caché”* (Raymond, 1964). Le jardin privé est en réalité un intérieur de la maison, seulement découvert – sans toit –, offert au soleil et à l'air extérieur, et traité avec des ressources proches de l'état de nature. Néanmoins, on continue d'y rechercher l'intimité familiale : les écrans formés par les murs et les haies protègent de la vue, mais pas des bruits et des paroles, ce qui ternit la réputation des lots de faible surface.

Ce jardin, et tout ce qui y est introduit de ludique – du bac à sable à la piscine future – est dans le projet du jeune ménage un élément de poids dans un argumentaire qui, à côté des considérations personnelles et patrimoniales, donne une place essentielle à l'enfant. Ce dernier devra, si les moyens financiers le permettent, disposer d'une chambre individuelle, laquelle, pense-t-on, conditionne sa réussite future.

Dans ce premier temps du nouveau projet résidentiel pavillonnaire, qui saura, si cela est possible, exploiter les proximités et les solidarités familiales pour la garde des enfants en bas âge, le pavillon se suffit à lui-même et/ou à son proche environnement villageois ou néovillageois (les lotissements et les ZAC équipés) : il met en œuvre les mêmes avantages d'équipements de proximité que les ensembles collectifs plus intégrés à la ville, redonnant souvent une nouvelle vie à l'école publique du village.

Le leurre du rural et du naturel

En réalité, le périurbain reste un homme de la ville : c'est là qu'il a son travail, et le monde qui façonne fondamentalement sa culture est celui de la ville. La *“tranquillité”*, voire l'isolement, la coupure dans laquelle il

souhaite inscrire son espace résidentiel n'a plus rien à voir avec les valeurs d'un monde rural vivant en autarcie tel qu'il se le représente à travers ses souvenirs d'enfance ou les figures d'une tradition pastorale. Le milieu agricole actuel est en effet désormais lui-même soumis aussi bien culturellement qu'économiquement aux lois de la ville, tiraillé entre la préservation de l'"outil de travail" et l'encouragement à la spéculation foncière qu'engendre en bien des endroits la pression urbaine. Indissociablement lié à la ville, économiquement par son travail, culturellement par les nouveaux apports de la société de consommation, le périurbain peut cependant s'engager dans une activité associative qui entretienne, en lien avec les producteurs locaux, les valeurs de traditions qu'il souhaite imprimer au microcosme résidentiel auquel il a accédé et qu'il pourra élargir au village où il s'est installé, en prenant bien soin d'en défendre une image à tout jamais arrêtée au moment de son installation. Un paysage existe là, en suspension, et pourtant sans cesse menacé par la réalisation d'infrastructures ou d'ensembles résidentiels nouveaux.

Urbains malgré soi ou campagnards à contrecœur

Là s'achève l'illusion d'un établissement en campagne, car le monde et le quotidien du périurbain sont par ailleurs largement peuplés par des objets, des systèmes et des activités qui le mettent en rapport, par obligation ou par commodité, et même par attrait (la chose variant dans le ménage), avec l'univers urbain.

La ville, ses centralités, l'ancienne et les nouvelles, formées souvent au fil des voies de circulation importantes ou à leur carrefour (Mangin, 2004), sont un besoin imposé ou recherché de l'habitant du périurbain ; il qualifie fondamentalement son mode de vie et disqualifie ses velléités de donner un caractère campagnard à son installation résidentielle ou tout du moins la positionne comme leurre, échappée illusoire du stress urbain qui en a suscité l'une des motivations.

Pour surmonter une réalité qui chaque jour rappelle à l'habitant les heures passées en ville au bureau, dans le hall d'usinage ou l'entrepôt, et celles où il faut patienter dans l'habitacle du véhicule personnel, on sublime

la journée du dimanche, exempte de déplacement, passée à la maison et au jardin. C'est une variante du mode de vie qui n'exclut pas, pour le même ménage, des visites à la famille large ou des sorties à connotation à la fois ludiques et sportives (randonnées, plongées dans les calanques...). Occasionnelles pour certaines familles, elles peuvent constituer pour d'autres ménages, souvent situés plus haut dans l'échelle sociale des classes moyennes, un trait marquant du temps dominical.

La veille, le samedi aura alors revêtu un autre caractère, sorte de transition après la semaine d'un travail fortement marqué par le caractère urbain de sa localisation et des densités humaines qu'il implique, en relations proches ou distantes. Le dimanche relève d'une coupure radicale inscrite soit dans la retraite pavillonnaire, soit dans une fusion avec la nature vécue comme un oubli de la société, moment où la "salopette" et le "survêt" représentent la liberté retrouvée de son corps, autrement contraint par le costume cravate ou son équivalent féminin. Samedi, donc, consacré moins aux achats de la consommation alimentaire ou de l'entretien ménager pour le domicile qu'à une chalandise "sans obligation d'achat", et qui prend un caractère nettement ludique, se pratiquant systématiquement dans des lieux de centralité anciens ou nouveaux, cœur historique de la ville ou rues reconstituées des grands centres commerciaux des nouvelles centralités périphériques. Espaces des tentations réfrénées les trois quarts de l'année, ils seront les lieux repérés d'une intense compétition lors des semaines sans cesse plus nombreuses dédiées aux soldes.

Une gestion problématique des déplacements

La gestion des déplacements quotidiens aura été maximisée pendant la semaine pour éviter la corvée des achats domestiques au cours du week-end, le panel des modes opératoires variant fortement selon la situation d'emploi du conjoint et l'âge des enfants. À l'adolescence, la localisation périurbaine fait alors apparaître les complications qu'entraînent des inscriptions scolaires différenciées selon l'âge des enfants mais aussi

redistribuées selon la réputation des établissements et l'invitation à contourner la carte scolaire que favorise l'avantage de la mobilité. Les mamans taxis ont ainsi prospéré sur fond d'étalement urbain accru.

Le projet initial perd de son enchantement. Le devoir de "bonheur" que l'on s'est attaché à accomplir au profit des enfants ne coïncide plus avec cette vision de petit paradis que l'on se faisait du jardin entourant la maison ; les impératifs de la réussite scolaire pèsent plus lourdement ; l'expression de la personnalité des adolescents, prise dans le mouvement d'individuation qui caractérise l'ensemble de la société, adultes compris, est soumise à un contrôle qui portera moins sur des exigences propres aux mœurs du "temps" des parents que sur les nouveaux dangers de la société d'aujourd'hui : les rumeurs de racket, les dangers de la circulation, la tentation de la drogue et de la boisson, autant d'obsessions qui invitent à ne pas les laisser traîner en ville, dans l'attente de transports insuffisamment fréquents, et par conséquent à se dévouer pour aller les chercher et encombrer la ville encore davantage.

Discrimination générationnelle dans l'accessibilité de la ville

Les adolescents du périurbain revendiquent pour leur part plus d'urbain, pestant contre l'isolement en "campagne" du nid douillet que leurs parents disent avoir construit autant pour le bonheur et la saine éducation de leurs enfants que pour se mettre eux-mêmes, une fois le travail terminé, en retrait des nuisances de la ville. Selon les localisations, la maison se trouvera en effet plus ou moins bien desservie par les transports en commun permettant d'accéder plus ou moins aisément au centre-ville ou à d'autres lieux de centralités, ou encore à des lieux spécifiques de leurs activités ludiques et sportives. Ces attentes urbaines auront en même temps pu être réveillées, non seulement par les réclamations des enfants, mais aussi pour les parents eux-mêmes, du fait de l'attractivité plus grande des villes, tant au plan de leurs offres culturelles et commerciales qu'à celui de la qualité de leur espace public. Ce dernier a en effet été fréquemment reconquis sur l'invasion automobile des années soixante, celle qui précisément, en monopoli-

sant cet espace pour la circulation et le stationnement des voitures, a pu les faire fuir de la ville une ou deux décennies plus tôt.

Pourtant, l'attachement à la maison est grand, différent selon les conditions sociales, moindre pour les cadres de haut niveau dont le projet résidentiel est plus mobile, plus accusé chez des périurbains qui ont beaucoup donné de leur peine, celle des heures supplémentaires au travail, celle de leur temps et de leur corps dans les travaux de la maison. Même âgés, en dépit du manque de desserte du lotissement ou de la villa isolée, certains périurbains continuent de demeurer dans ce lieu qui a accumulé leurs souvenirs et n'envisagent que difficilement une autre solution résidentielle, plus urbaine, pour les services de santé comme pour leurs besoins quotidiens, en même temps plus à la portée de leur capacité d'entretien et de leur besoin de sécurité.

Les veuves ont néanmoins un goût plus prononcé pour la ville, ayant parfois subi la localisation périurbaine voulue par leur mari. Si la ville constitue un lieu difficile d'accès pour celles qui sont les plus touchées par des problèmes de santé limitant leur mobilité, elle représente une nette aspiration pour les autres : soit pour y venir résider en leur permettant de redevenir plus autonomes pour les besoins quotidiens, soit pour les loisirs en leur offrant un accès plus facile à de nombreuses activités, une relation préservée avec le reste de la population et un contact avec le changement de la vie moderne qui permet d'évoluer, de ne pas vivre avec les seules images du passé.

En conclusion...

L'étalement urbain constitue en fin de compte un mode d'urbanisation dont la caricature nous est donnée par certaines villes de l'Amérique du Nord. Inspiré par le développement du mode de vie qui le sous-tend, fondé sur le recours au couple voiture/maison et sur une idéologie anti-urbaine, il a trouvé sa pleine expression en Europe, et tout particulièrement en France, à partir des années soixante-dix, au moment où la dégradation du cœur des villes atteignait une intensité maximale et où l'amélioration du niveau de vie et l'indépendance économique de chaque élément du couple s'accompa-

gnaient d'une émancipation culturelle plus grande de chaque membre de la famille. Cette dernière a depuis encore évolué, qu'elle soit recomposée ou non, vers des configurations qui n'alignent plus les comportements de chacune de ses individualités sur ceux du "chef de famille", silhouette masculine révolue, dans les comptes statistiques et administratifs comme dans la réalité. La femme n'est plus "au foyer" et elle en sort ; l'adolescent a bien d'autres choix musicaux que ceux qu'imposaient encore les adultes dans les années cinquante du siècle dernier : Piaf ou Trenet... Mais sortir et assumer ses choix conduisent à un éclatement des destinations et des temporalités qui s'avère peu compatible avec une localisation périurbaine en son état actuel de dissémination, sauf à multiplier la détention des véhicules personnels, tendance vers laquelle s'orientent les ménages les plus aisés.

Les effets négatifs pour l'ensemble de la société de ce processus positif pour les individus ont été, comme toujours, tardivement identifiés, à un moment où la part des transports dans le réchauffement de la planète est clairement et nettement établie. Mais d'autres conséquences, sociales, en découlent également, telles que la raréfaction de la ressource foncière pour la construction, notamment résidentielle, avec les tendances à la ségrégation socio-spatiale qu'elle entraîne. Le développement durable est devenu un impératif et désormais, tout en respectant la diversité de la ville, on s'efforce d'introduire dans ses quartiers les plus denses cette part de nature que les urbains sont allés chercher à la campagne, et dans les franges de dispersion résidentiel, une densité qui économise la ressource foncière et permette une plus grande efficacité des transports en commun. ■

Bibliographie

- > G. Bauer, J.-M. Roux, **La rurbanisation ou la ville éparpillée**, Paris, Le Seuil, 1976.
- > Ph. Bonnin, R. de Villanova (dir.), **D'une maison l'autre, parcours et mobilités résidentielles**, Grane, Créaphis, 1999.
- > P. Cuturello, F. Godard, **Familles mobilisées : accession à la propriété et notion d'effort des ménages**, Paris, Plan construction, 1982.
- > P. Donnadieu, "Campagnes et natures urbaines", in Th. Paquot, M. Lussault, S. Body-Gendrot (sous la dir.), **La ville et l'urbain, l'état des savoirs**, Paris, La Découverte, 2000.
- > J. Dreyfus, **La société du confort**, Paris, L'Harmattan, 1990.
- > F. Dubet, D. Martucelli, **Dans quelle société vivons-nous ?** Paris, Le Seuil, 1998.
- > G. Dupuy, **La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostique, traitements**, Paris, Anthropos, 1999.
- > D. Mangin, **La ville franchisée**, Paris, Éd. de la Villette, 2004.
- > J.-P. Orfeuil, **Je suis l'automobile**, La Tour d'Aigues, L'Aube, 1994.
- > D. Pinson, S. Thomann, **La maison en ses territoires**, Paris, L'Harmattan, 2002.
- > H. et M.-G. Raymond, A. et N. Haumont, **L'habitat pavillonnaire**, Paris, CRU, 1964.
- > F. de Singly, **Libres ensemble**, Paris, Nathan, 2000.
- > M. Wiel, **La transition urbaine**, Liège, Mardaga, 1999.