

# The sustainability of rural landscapes under metropolitan influence

The case of the Paris urban area

*Roland Vidal (ENSP) & Luc Vilan (ENSAV)*

# La soutenabilité des paysages ruraux sous influence métropolitaine

## Le cas de l'aire urbaine de Paris

*Roland Vidal et Luc Vilan*

### Résumé

Paris, la plus grande ville de France, est depuis longtemps sortie de ses limites administratives pour s'étaler, en s'émiettant, de plus en plus loin de la ville-centre.

Situées maintenant à une cinquantaine de kilomètres, ces extensions de l'aire urbaine affectent de plus en plus les milieux ruraux. Elles concernent des petites villes, des villages et même des hameaux qui sont aujourd'hui d'autant plus convoités qu'ils ont encore conservé ce caractère rural qui attire tant les citadins.

Ces zones construites, aussi bien pour l'habitat que pour les activités économiques, incitent au déplacement automobile quotidien, pour le trajet domicile travail, mais aussi et de plus en plus pour l'accès aux commerces, aux services ou aux loisirs. Ces déplacements massifs aggravent l'empreinte écologique du périurbain et nécessitent des infrastructures routières majeures qui perturbent le fonctionnement des espaces agricoles et mettent en péril le maintien des paysages de campagne.

Des solutions sont pourtant possibles pour répondre aux fortes demandes de logement tout en construisant des espaces de vie respectueux de l'environnement et beaucoup plus durables que ce qui se fait encore majoritairement aujourd'hui.

Mais ces solutions peuvent être contre-productives lorsque, pour résoudre les problèmes localement, elles reportent les externalités négatives sur d'autres territoires encore plus éloignés. Les solutions ne doivent pas s'appuyer sur une image idéalisée de territoires autosuffisants mais s'adapter à la réalité d'une région métropolitaine dont la ville centre, Paris, est loin de perdre son attractivité.

Sans nier le fait métropolitain, c'est donc plutôt dans la qualité de ce qu'était le mode de vie villageois, avec ses espaces de sociabilité mais aussi avec sa relative densité, qu'on propose de rechercher les réponses à cette demande de campagne si prégnante aujourd'hui.

Car la réponse qui s'impose un peu partout, en se limitant à un urbanisme pavillonnaire de plus en plus standardisé, ressemble bien à un échec : si les nouveaux habitants du périurbain trouvent la réponse à leur désir d'accession à une propriété dotée d'un jardin privatif, c'est au prix d'une destruction du caractère rural qu'il étaient venus chercher.

Après un état des lieux de la périurbanisation francilienne, cet article propose d'explorer ce que pourraient être ces solutions alternatives à partir de l'analyse d'un village situé à 35 kilomètres de la capitale, représentatif d'une situation que l'on rencontre un peu partout en Île-de-France.

Les propositions étudiées s'appuient à la fois sur une reconsidération de ce que pourrait être le rôle local de l'agriculture aujourd'hui et une mise en valeur des qualités propres du tissu urbain villageois.

## L'insoutenable étalement urbain

Après une longue période d'exode rural qui a vu les villages français se vider de leur population au bénéfice des villes, la tendance est aujourd'hui inversée. La majorité des villages se repeuplent progressivement, et cette tendance s'observe particulièrement en milieu périurbain<sup>1</sup> où vivent maintenant la majorité des citadins. Le cas présenté ici peut sembler singulier puisqu'il s'agit de l'une des plus grandes métropoles européennes, mais s'il est d'une échelle exceptionnelle, il n'est pas d'une nature différente de celle de la plupart des grandes villes. La métropolisation n'est pas une exception française, et si la capitale de la France est plus peuplée et plus étendue que celles des autres capitales européennes<sup>2</sup>, on remarquera que la somme des populations des trois plus grandes villes françaises (Paris, Lyon, Marseille) est équivalente à celle des trois plus grandes villes italiennes (Milan, Rome, Naples).

Le contexte démographique n'est donc pas très différent d'une région à l'autre ni d'un pays à l'autre, la métropolisation est un phénomène mondial, l'étalement urbain aussi. Et les conséquences environnementales en sont toujours à peu près les mêmes : artificialisation des sols, surconsommation énergétique du fait des déplacements induits, déqualification des paysages ruraux, perte de lien socio-spatial, etc. Mais si le constat est le même un peu partout, les solutions qui permettraient d'améliorer la situation ne sont pas universelles. Elles doivent être recherchées en croisant les tendances lourdes qui affectent les territoires ruraux métropolitains avec ce qui fait l'identité propre de chaque village. C'est ce que voudrait montrer le présent article, qui part d'une analyse des effets négatifs de l'étalement urbain pour aller vers des pistes de ce qui pourrait devenir des amorces de solutions locales.

## État des lieux en France

Malgré les bonnes intentions affichées depuis plus de dix ans, l'étalement urbain ne faiblit guère en France. Une des causes importantes de cet étalement reste la forte demande sociale de logement pavillonnaire, beaucoup plus consommateur d'espace que le collectif.

Plus de la moitié des logements construits sont effectivement des maisons individuelles et celles-ci représentent encore aujourd'hui la première cause de consommation d'espace, loin devant les zones d'activité et commerciales et les nombreux réseaux routiers qui leur sont associés, et surtout loin devant le logement collectif qui occupe environ six fois moins d'espace<sup>3</sup>.

La situation, pourtant, évolue, mais peut-être pas toujours dans le bon sens du point de vue de la durabilité de l'urbanisation périurbaine française. On observe en effet une attractivité croissante des petites villes, voire des bourgs et villages, situés à des distances de plus en plus grandes de la métropole. Les communes rurales de moins de 10 000 habitants sont, depuis 2009, plus attractives que les grandes villes, alors qu'elles l'étaient nettement moins dix ans plus tôt<sup>4</sup>. De plus, les maisons isolées sur leur parcelle sont bien plus demandées que les formes plus compactes comme les maisons jumelées ou en rangée<sup>5</sup>.

Cette évolution traduit un désir croissant d'avoir le sentiment d'habiter à la campagne, et surtout pas dans la lointaine

1 Bigot et al 2001

2 À l'exception de Moscou et Istamboul. Source : United Nation, Department of Economic and Social Affairs, 2014

3 Source : CGDD 2014, SA-FER 2014.

4 CERTU 2012

5 CERTU, 2012 / INSEE 2006

banlieue d'une grande ville. Pour cela, le fait de traverser les champs ou des espaces naturels avant de rejoindre le village où l'on réside joue un rôle majeur<sup>6</sup>, même si les routes que l'on doit emprunter sont parfois aussi saturées aux heures de pointe que celles des banlieues.

Ce qui ne change pas, en revanche, c'est que les extensions urbaines se font toujours au détriment des terres agricoles, qu'il s'agisse des zones d'habitat ou d'activité. Le léger fléchissement qu'a connu cette consommation des terres en 2007-2008 correspond bien plus aux effets de la crise économique, qui s'est traduite par une baisse de la construction, qu'à une réelle évolution de la manière de construire. Aujourd'hui encore, la perte de terres agricoles s'élève à plus de 60 000 hectares par an en France<sup>7</sup>. Il semblerait bien que les mesures prises sur certains territoires, principalement situés en petite couronne des grandes agglomérations, aient surtout eu pour effet de reporter la consommation des terres sur des territoires plus éloignés ce qui, du point de vue de la consommation énergétique des ménages, constituerait plutôt une aggravation de la situation.

Et la question se pose toujours de savoir pourquoi cette consommation d'espace se fait au détriment des terres les plus fertiles. Un élément de la réponse peut être trouvé dans l'histoire des villes qui, en Europe occidentale notamment, se sont toujours développées là où les terres étaient suffisamment fertiles pour nourrir leur population durant tout le temps où la lenteur des transports ne leur permettaient pas de s'approvisionner à grande distance lorsqu'elles n'étaient pas des villes portuaires maritimes. Quand elles se sont étalées, au fil du XXe siècle, elles l'ont forcément fait sur le bassin fertile où elles étaient implantées.

Mais ce qui est venu aggraver cette situation, c'est aussi le fait que les terres les moins productives ont été les premières à être abandonnées, il y a parfois plus d'un siècle, et qu'elles sont redevenues aujourd'hui des espaces considérés comme « naturels » et souvent même classés comme tels. De ce fait, et parce que ces espaces naturels font l'objet de protections de plus en plus efficaces, ils sont généralement inscrits dans les documents d'urbanisme comme inconstructibles, ce qui est beaucoup moins le cas des terres cultivées, considérées à tort ou à raison comme bien assez abondantes.

Les promoteurs, d'ailleurs, s'accommodent très bien de cette situation. Les terres abandonnées par l'agriculture sont en effet souvent situées sur des reliefs plus difficiles à construire que les grandes parcelles des plaines céréalières, et elles sont généralement divisées en de nombreux petits lots appartenant à des propriétaires multiples, ce qui rend plus difficiles les transactions foncières.

### **L'évolution démographique des hameaux et villages**

C'est donc maintenant à 30 ou 50 kilomètres de Paris que se réalise l'étalement urbain de la métropole. À cette distance, les paysages sont encore profondément ruraux. Les villages vivaient encore largement de l'agriculture il y a quelques décennies et cette activité a fortement impacté leur morphologie architecturale. C'est ce qui leur donne cette image rurale qui est si attractive pour les citadins en quête de « campagne ».

Cette morphologie des villages ruraux s'est construite à une époque où l'agriculture constituait, avec les activités qui y

6 Charmes 2011

7 ONCEA 2014

étaient associées, le secteur qui employait le plus de travailleurs en France. Même les grandes cultures, encore largement associées à l'élevage jusqu'aux années 1950, employaient bien plus de personnes qu'aujourd'hui et justifiaient la présence de nombreux petits commerces et services implantés au cœur des villages. Les formes architecturales, les structures urbaines, les espaces publics de ces derniers se construisaient progressivement en fonction de cette importante vie sociale qui les animait. Et le mode d'habiter, s'il était évidemment moins dense que celui des grandes villes, était tout de même assez compact pour constituer de véritables rues dotées des ingrédients de l'urbanité.

Avec la modernisation de l'agriculture, les villages de toute la France, qu'ils soient périurbains ou non, ont perdu la quasi totalité de ces emplois et ont connu une régression démographique liée à l'exode rural. Quitter son village et son emploi agricole pour accéder à l'ascension sociale dont la ville était synonyme a longtemps été l'objectif de la plupart de ceux qu'on appelait encore « paysans » et dont la fonction sociale était très dévalorisée par l'ensemble de la société française. Ce n'est que beaucoup plus tard, lorsque plusieurs générations ont éloigné les citadins de leur ascendance agricole, que l'image du paysan tout comme celle du village où il habitait sont devenues attractives. La courbe démographique s'est alors inversée... mais les populations concernées n'étaient plus du tout les mêmes.

Ce renouveau démographique a d'abord concerné les territoires les plus proches de la grande ville, là où les villages se sont progressivement intégrés à la banlieue puis à la « grande banlieue », pour concerner ensuite des territoires plus profondément ruraux. Les processus ont été les mêmes. L'accroissement de la mobilité permettant des distances de plus en plus grande entre les lieux de résidence et les lieux de travail, la demande de logement s'est déplacée de plus en plus loin de la ville centre. Dans le même temps, les villages dépeuplés qui avaient déjà perdu la plupart de leurs commerces et services étaient demandeurs de populations nouvelles, pour éviter la fermeture d'une école ou d'un bureau de poste. Les élus étaient donc faciles à convaincre lorsqu'un promoteur leur proposait d'implanter rapidement de nouveaux logements. Mais les centres historiques des villages, où résidaient autrefois la majeure partie de la population, avaient perdu de leur attractivité, du fait de la raréfaction des commerces, mais aussi du fait de la prégnance de la circulation automobile qui transformait souvent les anciennes « Grand-rues » en axes bruyants, inconfortables et dangereux, lorsqu'ils n'étaient pas rendus moribonds par des infrastructures routières de contournement qui désertifiaient les villages en achevant les derniers commerces. De plus, construire dans les interstices du tissu urbain historique n'intéressait guère les promoteurs.

C'est donc à la périphérie des villages que se sont construits les nouveaux logements, permettant du même coup de répondre à une demande sociale très portée sur le pavillonnaire et donc sur un besoin d'espace auquel les centres historiques ne pouvaient pas répondre. Cet apport de populations nouvelles s'est traduit par une inversion de l'évolution démographique. De fait, les villages se sont repeuplés, certains ont même vu leur population multipliée par trois ou quatre entre les années 1980 et 2010<sup>8</sup>. L'objectif des élus pouvait sembler atteint puisque des écoles ou des bureaux de poste avaient été provisoirement sauvés. Mais à quel prix et pour combien de temps ?

8 Source : Base Cassini, EHESS/INSEE, citée par Wikipédia

## La déstructuration des tissus urbains villageois

Qu'elles soient implantées par des promoteurs ou qu'elles résultent de la juxtaposition d'initiatives individuelles, les zones pavillonnaires se sont ainsi multipliées à la périphérie des villages. Elles répondaient à une demande émanant de catégories sociales relativement homogènes constituées principalement de couples avec de jeunes enfants. Quelques décennies plus tard, les enfants devenus grands ne restent pas au village, trop petit pour être doté d'universités ou d'entreprises susceptibles de les employer, trop mal doté aussi en petits logements adaptés à leur demande. Et l'école risquant à nouveau de fermer, les élus n'ont d'autre choix que de planifier de nouvelles zones pavillonnaires sur leur commune. C'est ainsi que le processus se poursuit et que les villages s'étendent de plus en plus.

Cette succession de nappes pavillonnaires de plus en plus éloignées des centres se fait bien évidemment en liaison directe avec les grands réseaux routiers. Les nouveaux arrivants ne travaillant pas au village mais ailleurs dans l'agglomération parisienne, ils ont surtout besoin d'être connectés rapidement aux axes routiers qui leur permettent de rejoindre leur lieu de travail en voiture. Les zones pavillonnaires, d'ailleurs, semblent exclusivement conçues pour cette dernière. Elles ne comportent pas de trottoirs, ni de bancs publics ou de placettes susceptibles d'être des lieux d'échange et de sociabilité. Le piéton n'y a pas sa place, et dès lors que l'automobile devient l'unique moyen de déplacement, elle sert aussi à rejoindre les lieux de loisirs ou de consommation.

Aux deux pôles principaux que représentent la maison individuelle et la voiture s'ajoute dès lors la troisième composante du mode de vie pavillonnaire : l'hypermarché, avec ses équivalents récréatifs que sont les bases de loisirs ou les salles de cinéma « multiplexes ». Quelles raisons reste-t-il à ces nouveaux habitants de se rendre au village ?

De fait, la connexion entre les zones pavillonnaires et les centres historiques n'est pas recherchée par les aménageurs. Les nouveaux réseaux viaires sont toujours construits sur le même modèle en impasse dans lequel la voie qui dessert chacun des logements ne doit pas être un lieu de passage qui nuirait à la tranquillité des habitants. Les cheminements piétonniers existent parfois, surtout dans les résidences assez luxueuses pour comporter des aménagements paysagers, mais ils servent alors à des promenades de proximité mal connectées au village ancien. Celui-ci sert pourtant très souvent d'image publicitaire vantant le caractère rural « authentique » vendu avec la résidence, mais cette mise en valeur opportuniste conduit beaucoup plus le village à la muséification qu'à sa redynamisation économique et sociale.

Le résultat ressemble fort à un échec, puisque ce qui faisait l'attractivité de cette image de campagne recherchée par les citadins se réduit à quelques monuments anciens plus ou moins bien conservés. La logique qui avait donné son identité au village en lien avec l'agriculture qui l'entoure disparaît totalement. Les espaces publics, qui sont restés ce qu'ils étaient quelques décennies plus tôt, ne sont plus à l'échelle de ce qu'est devenue la population. L'ensemble prend la forme d'un village dortoir dans lequel les habitants pratiquent l'essentiel de leur vie ailleurs.

## L'agriculture ignorée

Si les zones pavillonnaires ne se tournent pas vers les centres historiques des villages, elles ne se tournent pas davantage vers les paysages agricoles qui les entourent. Ce qui porte la majorité des Français à souhaiter habiter dans une maison individuelle, c'est avant tout le refus de la promiscuité qu'ils connaissent lorsqu'ils vivent dans des logements collectifs en ville. Éloigner le voisin pour ne pas être obligé de le croiser lorsqu'on sort de chez soi est une des motivations que les constructeurs de pavillons ont le mieux comprises. Et la solution qu'ils proposent est toujours la même : écarter les maisons les unes des autres en les plaçant au centre d'une parcelle isolée par des haies hautes et opaques. Combinée au système viarie en impasse, cette solution aboutit à arrêter le regard dans toutes les directions, y compris lorsque des vues sur le paysage agricole auraient pu être mises en valeur.

Les paysages de la campagne sont pourtant le résultat de l'activité agricole qui les a façonnés durant des siècles. Et même si l'agriculture mécanisée d'aujourd'hui ne ressemble guère aux « petites fermes d'autrefois » qui séduisent tant les citadins, les paysages de grandes cultures qui occupent la majeure partie de l'Île-de-France sont toujours principalement composés de grandes parcelles de céréales. Les espaces ouverts qu'elles constituent sont une composante dominante du cadre de vie des campagnes franciliennes. Cette impression d'immensité offerte aux regards est à l'opposé de la densité urbaine que les amateurs de pavillons cherchent précisément à fuir. Paradoxalement, le mode d'habitat qui leur est proposé les en isole plus qu'il ne les en rapproche.

Ce constat renforce cette impression que le rêve pavillonnaire se solde en grande partie par un échec, d'autant que cette rupture avec les territoires agricoles environnant ne concerne pas seulement les nouvelles zones d'habitat implantées. Les villages historiques, désormais entourés d'habitations nouvelles occupant bien plus d'espace qu'eux, se trouvent eux aussi coupés de l'agriculture qui les entourait et les faisait vivre.

L'agriculture aurait pourtant bien des rôles intéressants à jouer dans l'accompagnement de ces nouvelles formes urbaines. D'abord parce que c'est elle qui entretient les paysages, ceux que les citadins traversent lors de leurs déplacements domicile travail, et que ces paysages ne resteraient pas ouverts si l'activité agricole disparaissait. Les champs de blés seraient remplacés par des friches qui, si elles peuvent sembler sympathiques tant qu'elles ressemblent à des prairies fleuries, prennent rapidement l'image de zones abandonnées livrées à toute sorte d'incivilités, ce que redoutent particulièrement les élus des communes périurbaines.

Mais l'agriculture a aussi d'autres fonctions à remplir lorsque l'on cherche à réinscrire les villages dans leur territoire. Même si la mécanisation fait qu'elle n'emploie plus beaucoup les villageois, même si l'essentiel de ses marchés sont aujourd'hui tournés vers des échelles globalisées qui ne sont pas celles des villages, elle produit toujours pour les villes, fussent-elles des métropoles, et pourrait très bien produire aussi pour les villages. Cette micro-économie locale ne serait pas de nature à modifier en profondeur l'économie agro-alimentaire francilienne qui relève d'une tout autre échelle<sup>9</sup>, mais elle pourrait conduire à reconstruire du lien social entre des populations qui s'ignorent tout en habitant le même territoire. D'ailleurs, près de la moitié des agriculteurs franciliens pratiquent une forme de vente directe, le plus souvent très marginale dans l'économie de leur exploitation, mais cependant très importante pour leur propre qualité de vie. Ce qui peut

9 Rappelons que l'Île-de-France, bien qu'encore très agricole, ne comporte que le sixième des terres nécessaires à l'alimentation de sa population (Esnouf et al. 2011)

sembler étonnant, en revanche, c'est que les clients de ces nouvelles formes de vente sont le plus souvent des résidents des grandes villes, et notamment de la capitale, bien plus rarement les habitants des zones pavillonnaires qui sont pourtant leurs voisins. On le sait, le bilan environnemental de ces « ventes à la ferme » n'est pas brillant, puisque les clients sont des citadins qui se rendent bien évidemment à la ferme en voiture. Le lien social ainsi réinventé ne s'accompagne pas encore de lien territorial.

Pour construire cette forme de lien, il faudrait peut-être d'abord que les fenêtres des habitations regardent vers les champs au lieu de regarder la haie de thuya.

### **Partager le territoire**

L'urbanisme à dominante pavillonnaire qui affecte le lointain périurbain ne déstructure pas seulement le tissu urbain des bourgs et villages, il déstructure aussi l'espace de travail des agriculteurs. Car ces nouveaux pôles que représentent les zones d'habitats, de commerce ou d'activité, disséminés qu'ils sont dans la campagne, doivent bien être reliés entre eux. Et ils le sont, bien sûr, par des réseaux routiers puisque les déplacements se font en voiture. De plus, les distances à parcourir étant grandes et les flux importants, les axes routiers que l'on crée sont de plus en plus souvent des voies rapides, voire des autoroutes, qui constituent de véritables frontières infranchissables pour les engins agricoles, en plus du fait qu'elles leurs sont interdites.

À de rares exceptions près, la prise en compte des circulations agricoles n'est pas une priorité dans les grands projets d'aménagement routier. Et lorsque le hangar où il range sa moissonneuse-batteuse se trouve séparé de son champ de blé par une voie rapide, cela se traduit par une perte de temps et un surcoût pour l'agriculteur. Cela se traduit aussi par une surconsommation de carburant qui aggrave le bilan environnemental du territoire. À terme, il peut aussi en résulter l'abandon de certaines parcelles, devenues trop éloignées de l'exploitation pour être rentables, et donc par l'apparition de nouvelles friches. Dans certains cas, la circulation automobile devant répondre à sa propre logique, les espaces résiduels laissés par les tracés routiers deviennent inexploitable parce que découpés selon des formes qui ne conviennent pas du tout aux engins agricoles modernes. Et les parcelles trop petites, trop étroites ou effilées en pointe, deviennent elles aussi des friches.

Le réseau routier n'est d'ailleurs pas seul en cause dans cette déstructuration des territoires agricoles. Les opérations immobilières se font selon des logiques visant à saisir des opportunités foncières qui dépendent du choix des propriétaires des parcelles et non de ceux qui les exploitent. Or le découpage cadastral, celui des propriétaires, n'est pas celui des agriculteurs qui, en France, sont très majoritairement locataires de leurs terres. Lorsqu'un opérateur négocie l'achat de la surface nécessaire à son projet, le découpage qui en résulte ne correspond pas aux limites techniques de l'agriculture et il peut, lui aussi, engendrer un territoire résiduel qui laisse des parcelles difficiles à exploiter, lorsqu'elles ne sont pas tout simplement enclavées et rendues inaccessibles aux engins.

Cette situation, récurrente en milieu périurbain, n'est pourtant pas sans solution. Les bureaux d'études qui étudient et définissent les réseaux routiers, tout comme les élus qui décident de la constructibilité de telle ou telle parcelle, n'ont

évidemment pas la volonté de nuire à l'agriculture, mais ils ne disposent tout simplement pas des données qui leur permettraient de prendre en compte son fonctionnement spatial. Certaines collectivités territoriales ont d'ailleurs innové de ce point de vue en faisant établir un relevé des circulations agricoles avant de planifier leur territoire. Il en résulte de nettes améliorations pour les agriculteurs qui peuvent, par exemple, disposer de voies de circulation « réservées aux engins agricoles », et aussi pour le reste de la population lorsque c'est l'ensemble des mobilités qui sont organisées de sorte à limiter les gênes mutuelles<sup>10</sup>.

Dans ces conditions, la co-construction d'un territoire partagé entre le monde agricole et le monde urbain devient possible. Les agriculteurs ne sont alors plus les laissés pour compte de l'aménagement mais des partenaires avec lesquels des relations à bénéfice réciproque peuvent être construites.

### **Sortir de l'impasse**

La situation du périurbain francilien, on l'a vu, est particulièrement complexe et le bilan environnemental n'en est pas bon, notamment du point de vue de la consommation énergétique. Mais stigmatiser ses habitants en faisant valoir la sobriété énergétique de ceux qui résident dans les villes-centres n'est certainement pas la bonne solution. On n'enraye pas si facilement un désir aussi fortement ancré dans la société française que celui du pavillonnaire, d'autant que certaines études montrent que l'impact écologique des habitants des centres-villes n'est pas forcément meilleur<sup>11</sup>. Le propriétaire de pavillon, en effet, est beaucoup moins demandeur de week-ends à la campagne puisqu'il pense avoir réalisé son rêve d'y habiter quotidiennement. De plus, lourdement endetté par l'acquisition de sa maison, il ne part pas en vacances à l'autre bout du monde plusieurs fois par an comme le font certains Parisiens.

Il serait plus pertinent de mettre l'accent sur la précarité énergétique qui menace particulièrement ces habitants-là. L'augmentation prévisible du prix des énergies fossiles se répercutera particulièrement sur la part qu'occupe le carburant dans leur budget : leurs déplacements quotidiens ne relèvent pas du loisir mais de la nécessité, alors que les habitants des villes-centres auront toujours la possibilité de réduire le nombre de leurs départs en week-end ou en vacances. Sensibiliser les habitants, et à travers eux leurs élus, à ce risque qui pourrait les conduire à la faillite personnelle, serait une manière bien plus efficace que la stigmatisation pour les inciter à accepter les améliorations qui sont encore possibles.

Mais ces améliorations doivent être trouvées au cas par cas et rester en phase avec la réalité des territoires concernés. Imaginer, par exemple, un modèle d'urbanisation qui supprimerait les métropoles en les remplaçant par un ensemble de territoires locaux autonomes, voir autosuffisants, relèverait d'une utopie peut-être sympathique mais totalement irréaliste. Paris n'est pas une ville en décroissance et les projections démographiques laissent plutôt entendre le contraire<sup>12</sup>. Le rôle d'aimant que joue la métropole sur l'ensemble de la région n'est donc pas près de s'arrêter. Aménager durablement les territoires périurbains, c'est aussi prendre en compte cette réalité et l'intégrer dans des projets qui, sur bien d'autres points, pourraient être de nature à réduire l'impact négatif du mode d'urbanisation actuel.

Le marché du logement est en crise en Île-de-France. Le marché du travail aussi. Quand on a un logement et un travail, on ne les quitte pas facilement, même s'ils sont situés loin l'un de l'autre. Mais si les déplacements domicile travail

10 C'est ce qu'ont expérimenté certains des territoires agriurbains franciliens (Poulot, 2006)

11 Orfeuil, Soleyret, 2002

12 Source : United Nation, Department of Economic and Social Affairs, 2014

sont probablement condamnés à rester importants en milieu périurbain, ce ne doit pas forcément être le cas de tous les autres déplacements, et notamment ceux liés à la consommation de biens et de services. C'est là que des améliorations importantes peuvent être réalisées, en tentant de redonner aux villages une structure urbaine suffisamment dense et correctement planifiée pour que quelques commerces de proximité y trouvent une place économiquement viable. Le même raisonnement peut être tenu à propos de la place des transports en commun qui pourraient largement réduire celle qu'occupe aujourd'hui le déplacement automobile. Et là aussi, c'est la structure du village qui permettra ou non une desserte dont les arrêts doivent être accessibles à pied depuis les habitations.

L'exemple présenté ci-après illustre quelques pistes explorées lors d'un atelier de l'école d'architecture de Versailles<sup>13</sup>.

### **Rechercher des alternatives**

Boissy-sous-Saint-Yon était, au sortir de la Seconde Guerre mondiale, un petit village de 650 habitants essentiellement tourné vers son activité agricole. Entre 1980 et 2000, sa population a plus que triplé pour s'approcher aujourd'hui des 4000 habitants. Situé à 35 km de la capitale, il est assez représentatif d'une situation que l'on rencontre un peu partout dans le périurbain francilien.

L'accroissement démographique de Boissy s'est traduit par des constructions nouvelles, principalement de type pavillonnaire, qui ont progressivement entouré le village (image 1). Même si les typologies de logement sont plutôt moins étalées qu'ailleurs (image 2), il n'en résulte pas moins que le centre historique est coupé physiquement et visuellement de l'essentiel de son environnement agricole. Pourtant, à quelques minutes à pied de l'église, une ferme ancienne offre au regard du passant un des éléments les plus marquants du patrimoine local : un bâtiment agricole encore en fonction.

La Ferme des Tourelles reste donc le dernier témoignage de ce qui a fait l'histoire du village. Sa fonction a changé, pourtant, puisque céréalière jusqu'en 2001, elle se tourne aujourd'hui vers le maraîchage en agriculture biologique. Comme beaucoup d'autres en Île-de-France, l'exploitation s'est diversifiée et s'est adaptée à la demande citadine, en ouvrant par ailleurs aussi un terrain de camping et une épicerie fine vendant, entre autres, les produits de la ferme.

Boissy a donc la chance de posséder encore dans son cœur de village une ferme en fonction qui, de plus, pratique la vente directe sur place. L'agriculteur, pourtant, nous a dit qu'il ne comptait presque aucun client du village. Jouissant d'une certaine notoriété, présente sur internet<sup>14</sup>, la Ferme des Tourelles est surtout connue pour son épicerie affiliée au réseau Biomonde<sup>15</sup> qui lui attire une clientèle venant principalement des grandes villes.

Le fonctionnement agro-économique de l'exploitation est donc très différent de ce qu'il était autrefois. Pourtant, le maraîchage n'est pas une nouveauté pour Boissy, qui faisait partie de ces nombreux villages connectés par des trains et tramways construits pour approvisionner les halles de Paris. Le train n'existe plus et seule une rue de la gare en rappelle le souvenir. Mais il rappelle aussi que les terres de la commune étaient appropriées au maraîchage, ce dont les agriculteurs se sont souvenus. Ce qui a changé, c'est que ce ne sont plus les légumes qui voyagent vers les villes mais les citadins qui se déplacent vers la ferme.

13 Vidal, Vilan, 2016

14 [www.epiceriebiotourelles.fr](http://www.epiceriebiotourelles.fr)

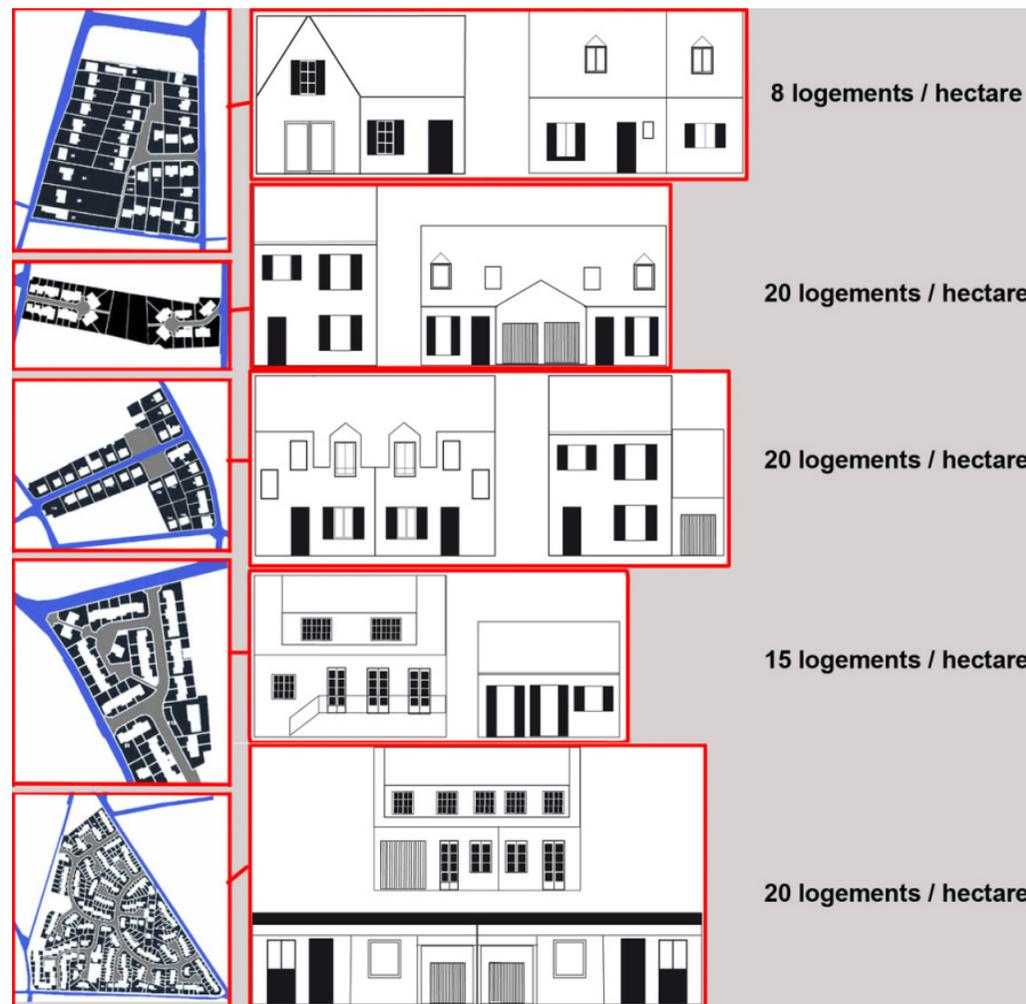
15 [www.biomonde.fr](http://www.biomonde.fr)

### Image 1 : Boissy-sous-Saint-Yon enclavé

Les zones grises représentent les extensions urbaines qui ont entouré le village de Boissy-sous-Saint-Yon. On remarque l'attractivité qu'a exercé la Nationale 12, située en bas à droite de l'image.



### Image 2 : Typologie des logements construits à Boissy entre 1980 et 2000



© École nationale supérieure d'architecture de Versailles (ENSAV), équipe de projet : Guillaume Dedieu, Laura Canevale et Damien Najeau, atelier « La métropole oubliée », 2014, sous la direction de Luc Vilan et Roland Vidal.

En observant la structure du village et surtout la manière dont se sont implantées les constructions les plus récentes, on comprend pourquoi l'augmentation démographique du village n'a pas apporté de nouveaux clients à l'épicerie des Tourelles. Comme partout, les habitations sont prioritairement connectées au réseau routier principalement représenté ici par la route historique Paris-Orléans, aujourd'hui Nationale 20, située à l'est du village alors que la ferme est à l'ouest. Entre les deux, le tissu ancien du village ne remplit pas la fonction de lien qui pourrait être la sienne.

### **Préserver et construire autrement**

C'est pourquoi les projets alternatifs explorés lors de l'atelier se sont attachés à reconstruire ces liens manquants, d'une part avec les paysages agricoles périphériques, d'autre part avec ce qui reste de centralité au village.

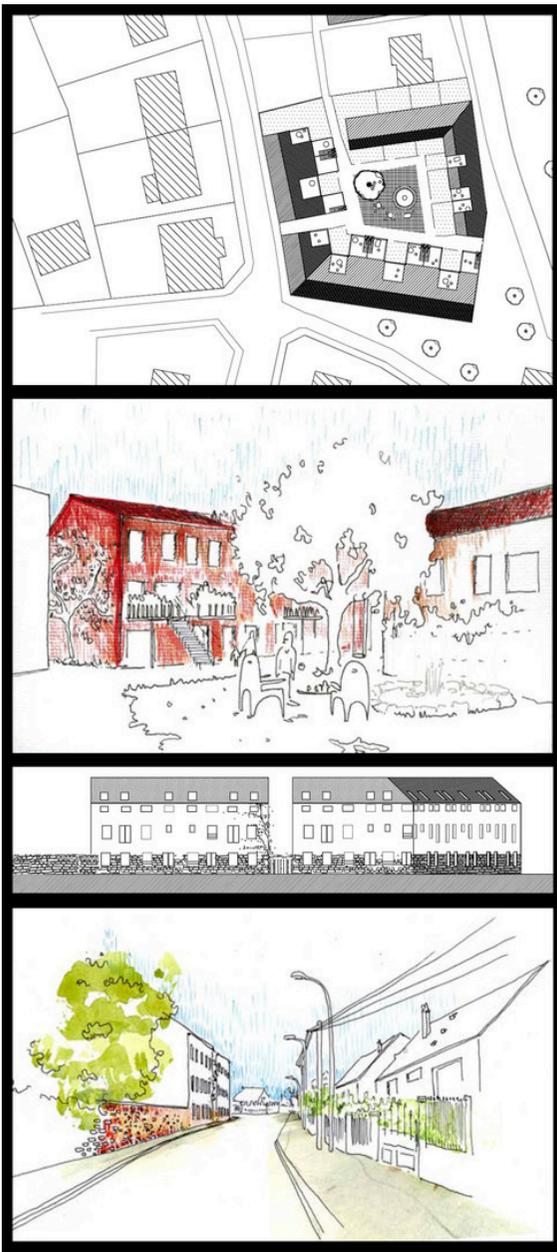
Avec l'agriculture (image 3), la première orientation donnée sera de mettre en valeur la richesse paysagère qu'elle apporte, en profitant ici de la diversité des productions puisque le maraîchage voisine avec les cultures céréalières, les prairies et aussi les forêts. Un simple sentier correctement aménagé et informé par quelques panneaux ou dépliants distribués en mairie pourrait suffire à redonner aux habitants l'envie de s'intéresser à l'agriculture qui les entoure. Ils seraient alors les premiers à demander qu'on la prenne en compte lors des prochains projets d'aménagement. L'autre orientation, plus architecturale, sera de penser les logements qui seront encore construits en périphérie en considérant les paysages agricoles comme des éléments majeurs de la qualité du cadre de vie et non en leur tournant le dos.

Avec le centre historique (image 4), l'objectif prioritaire sera d'empêcher la fermeture des quelques commerces et services qui trouvent encore leur équilibre économique à Boissy, et d'essayer au contraire de redynamiser l'activité sur l'axe central du village qui pourra dès lors retrouver toutes les caractéristiques d'une « grand'rue ». Pour cela, on cherchera d'abord à utiliser au mieux les parcelles disponibles dans le tissu du village afin de rapprocher les lieux de résidence des lieux de consommation en ayant soin d'aménager des espaces publics favorables aux déplacements piétons sans leur être exclusivement dédiés. On aura soin, aussi, de ne pas oublier que les nouveaux logements ainsi créés devront être concurrentiels avec l'offre pavillonnaire en offrant des réponses architecturales aux besoins d'intimité et d'espace extérieur privatif. Mais accepter un jardin plus petit, un voisin plus proche, une densité urbaine plus forte, ne pourra se faire si l'ambiance villageoise recréée n'offre pas une réponse agréable à la demande de ruralité.

Vivre au village, ce n'est pas la même chose que vivre dans un lotissement pavillonnaire proche du village. C'est dans la qualité de ce qu'était le mode de vie villageois, avec ses espaces de sociabilité, qu'il faut rechercher les réponses à cette demande de campagne. L'idée développée ici (image 5) s'appuie sur une observation de la structure architecturale typique des fermes franciliennes où les bâtiments entourent une vaste cour centrale. Les types de logement ne sont pas les mêmes. On favorise ici des duplex avec terrasses, superposés ou non à des appartements dotés de jardins privés, de sorte que chaque logement dispose d'un espace extérieur suffisant pour déjeuner dehors. Pour les autres activités de plein air, et notamment les jeux des enfants, la cour centrale tient lieu d'espace collectif dont le caractère public ou semi-public peut être ajusté à la demande.

## Image 5 : Logements avec vue sur cour

En s'inspirant de la morphologie architecturale agricole classique, il est possible de réinsérer dans le tissu villageois des types d'habitat qui reproduise l'ambiance d'un village rural.



© École nationale supérieure d'architecture de Versailles (ENSAV), équipe de projet : Guillaume Dedieu, Laura Canevale et Damien Najeau, atelier « La métropole oubliée », 2014, sous la direction de Luc Vilan et Roland Vidal.

16 D'après l'enquête du Ministère de l'équipement, des transports et du logement, 1999

17 A. Magnaghi 2003. La version italienne du Projet local est parue en 2000.

L'autre atout majeur qui peut rendre concurrentiel ce type d'habitat, c'est que les nouveaux habitants seront à proximité des commerces et services que, par leur présence, ils contribueront à maintenir et aideront à se développer. Une vaste enquête du Ministère de l'équipement l'avait montré en 1999, ce qui détermine le choix résidentiel des Français, juste après la proximité des espaces verts, c'est la proximité des commerces<sup>16</sup>. Si le pavillonnaire a répondu à la première attente, il l'a fait au détriment de la seconde.

Reconstruire la Grand'rue commerçante de Boissy pourrait donc répondre à une attente forte des nouveaux arrivants. Et la Ferme des Tourelles avec son épicerie pourraient enfin se rattacher fonctionnellement au village et être partie prenante d'un projet local à l'échelle du village et de son territoire.

## Projet local et projet de territoire : une question d'échelle

Alberto Magnaghi nous l'explique depuis 2003<sup>17</sup>, la soutenabilité de nos territoires devra passer par une re-territorialisation de nos pratiques. Mais le projet local n'est pas du localisme. Pour Magnaghi, il doit surtout s'appuyer sur une utilisation judicieuse des ressources propres à chaque territoire. On l'a vu, la région Île-de-France est loin de disposer des terres agricoles nécessaires à l'alimentation de sa population, alors même que l'alimentation ne représente qu'un peu plus d'un tiers des marchandises transportées. Il y aura donc toujours des flux qui sillonneront la région, et parmi eux celui des habitants qui ne travaillent pas où ils résident.

L'idée même de tout relocaliser et d'aller vers des territoires autosuffisants, ce que sous-tend le localisme, n'est pas réaliste et ne peut qu'aboutir à la création de territoires d'exception dont on sait qu'ils tendent à reporter sur d'autres leurs externalités négatives. Mais si l'on prenait la peine d'analyser en détail chaque territoire, de déceler ses ressources propres ainsi que les potentialités qu'offre chacun des hameaux ou villages, avant de programmer de nouvelles opérations d'extension urbaine, on pourrait certainement améliorer significativement l'empreinte environnementale de nos manières d'aménager le territoire.

## Bibliographie

Bigot R., Hatchuel G. et Berard I., 2001, *Les Français et l'espace rural*, CREDOC, Paris

CERTU, 2012, *La maison individuelle, une réponse au logement des Français ?* Séminaire de l'observation urbaine, 13 novembre 2012. Consulté en 2015 sur [certu.fr](http://certu.fr).

CERTU, 2012, *Observer pour agir, des outils pour le logement*, séminaire « L'observation urbaine », consultable sur le site du CEREMA : <http://www.territoires-ville.cerema.fr>

CGDD, 2014 (Commissariat général au développement durable - Service de l'observation et des statistiques), *Chiffres et statistiques*, n° 503, mars 2014.

Charmes É., 2011, *La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, PUF, Paris

Esnouf C., Bricas N. et Russel M. (dir.), 2011, *Rapport duALIne « Durabilité de l'alimentation face à de nouveaux enjeux »*, Paris, INRA-CIRAD.

INSEE, 2006, *Opération statistique, enquête logement en 2006*. Consultable sur le site [insee.fr](http://insee.fr).

Magnaghi A., 2003, *Le projet local*, Liège Mardaga.

Ministère de l'équipement, des transports et du logement, 1999, *Habiter, se déplacer, vivre en ville*, CSA Opinion, Paris.

ONCEA, 2014 (Observatoire national de la consommation des espaces agricoles), *Panorama de la quantification de l'évolution nationale des surfaces agricoles*, Ministère de l'agriculture, de l'agro-alimentaire et de la forêt, mai 2014.

Orfeuil J.-P., Soleyret D., 2002, *Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance ?*, RTS, 76, Inrets.

Poulot M., 2006, « Les programmes agri-urbains en Île-de-France : de la "fabrique" de territoires périurbains ». Communication présentée lors du Colloque *La dynamique des territoires en milieu périurbain et le patrimoine naturel et culturel*, 26-27 et 28 avril 2006 au campus Longueuil (Université de Montréal). Consultable sur [www.reseaurural.fr](http://www.reseaurural.fr)

SAFER, 2014, *Comment concilier développement économique et agriculture ?* Document édité par la SAFER Île-de-France.

United Nation, Department of Economic and Social Affairs, 2014, *Population Division, World Urbanization Prospect, the 2014 revision*. Site des Nations Unies, <https://esa.un.org>

Vidal R. et Vilan L., 2016, « La métropole oubliée, atelier interdisciplinaire ». In Guillot X. (dir.) *Ville, territoire, paysage, vers un réseau de pratiques et de savoirs*, Université de Saint-Etienne.