

Atelier des territoires
Mieux vivre ensemble dans le périurbain autour
de la métropole de Caen

NOTE DE SYNTHÈSE DE LA **PHASE 1**



Préambule

Le «premier atelier » de la démarche des « ateliers de territoire » s'est tenu les 25 et 26 avril 2017. Deux autres ateliers suivront. La présente note synthétise l'ambition initiale et les premiers résultats, obtenus en amont et pendant ce premier atelier. Cette note se veut relativement courte (afin d'être largement distribuée aux élus) et ne fait donc pas doublon avec des articles du blog qui présentent en détail le déroulement des ateliers et des enquêtes.

L'ambition initiale

Les espaces périurbains posent un certain nombre de problèmes dénoncés depuis longtemps déjà : l'urbanisation, sous forme peu dense, entraîne une forte consommation de sol. Emplois, services et résidences des couronnes périurbaines sont souvent difficiles à rejoindre par les transports collectifs, ce qui entraîne un usage intense de l'automobile. Cette forte consommation de sol et d'énergie porte atteinte à l'environnement local comme global. De plus, elle nuit à d'autres usages. L'agriculture est menacée car les terres sont concurrencées. Se déplacer à pied ou à vélo est difficile car les infrastructures presque exclusivement dédiées aux transports individuels motorisés, les bâtiments sont rarement conçus pour être fréquentés par des piétons. A Caen, ces problèmes génériques se posent avec une acuité particulière en raison du relief (un plateau agricole), de la faible desserte en transport collectif (une seule ligne ferroviaire traverse le territoire) et de la vigueur de la croissance démographique.

Ces problèmes sont-ils connus ? Oui, mais imparfaitement. Les politiques publiques sont-elles aujourd'hui en capacité de réorienter de manière substantielle la croissance périurbaine ? Non, ou alors, de manière encore très peu visible.

Face à ce constat, le parti-pris de l'équipe formé par Acadie, Particules et Plausibles et Possibles, en accord avec la DDTM (maître d'ouvrage), a été de proposer un **décalage du regard sur les espaces périurbains**. Il s'agit non pas de partir de la critique aménagiste du périurbain, mais de partir des usages dans les espaces périurbains.

Pourquoi regarder les usages ? Non pas pour signifier que le bon aménagement consiste à « suivre » les usages et les demandes immédiates : ce serait alors pratiqué un urbanisme démagogique, qui fait fi des impératifs collectifs. Mais s'attarder d'abord sur les usages permet de regarder :

- **le décalage entre les représentations** des pratiques des espaces périurbaines, celles des « élus » comme celles des « urbanistes » (de la DDTM ou de l'équipe-projet) et la diversité des usages ;
- **la manière dont on pourrait s'appuyer sur certains usages** pour penser différemment l'aménagement périurbain.

Les promesses du périurbain selon les élus face à la diversité des usages

Quelles sont, selon les élus, les attentes des habitants auxquelles ils doivent en priorité répondre ? Grâce à une série d'entretiens en bilatéral et à des échanges durant la visite collective, nous pouvons résumer à grands traits qu'aux yeux des élus, les habitants « viennent chercher » dans leur commune les promesses suivantes :

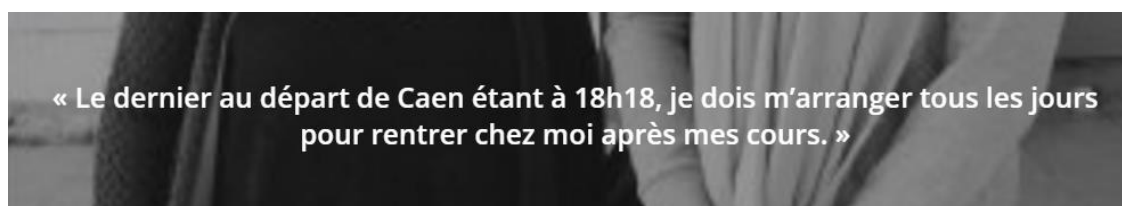
- un logement confortable, avec un jardin, à un prix foncier acceptable ;
- une mobilité facilitée, à toute heure et de manière fluide, en grande partie grâce à l'automobile ;
- un accès aisé à des paysages naturels de qualité ;
- un accès en quelques minutes de voiture à une palette large et diversifiée de services publics et marchands.

Ces quatre promesses sont-elles partagées par de nombreux habitants ? Bien sûr. **Les élus répondent-ils à ces demandes ?** Oui, et de manière relativement satisfaisante comme on peut facilement s'en rendre compte. Toutefois, il nous est apparu que **les territoires périurbains n'offrent pas une « garantie » de satisfaction de l'ensemble de ces promesses:**

- l'automobile a un coût important, les publics « captifs » recherchant des offres alternatives à l'automobile sont nombreux. Pour les jeunes adultes, le moment de la dépendance à la voiture des parents ou à l'autocar est souvent évoqué comme un des aspects les plus pénibles de la vie périurbaine ;
- les aléas professionnels ou familiaux (chômage, divorce, etc.) rendent parfois impossible le maintien de la condition périurbaine ;
- la nature est proche mais parfois peu accessible.

Les élus sont bien sûr conscients de ces difficultés. Toutefois, plusieurs éléments nous ont marqué lors de nos entretiens. Tout d'abord, ils ont, pour la plupart une connaissance relativement biaisée des habitants de leur commune : c'est bien normal et toute personne a une vue biaisée selon ses propres pratiques et son monde « socio-culturel ». Il faut toutefois prendre conscience de ce biais qui conduit à « **sur-investir** » la figure de certains périurbains. Le modèle du « couple de salariés avec jeunes enfants », qui, dans les propos de nombreux élus, semble résumer la demande sociale, des enfants et des adultes. Il y a pourtant beaucoup d'autres profils : des célibataires, des couples sans enfants, des étudiants, etc.

Par ailleurs, si les promesses « standards » du périurbain rappelées ci-dessus sont attendues par beaucoup de gens, **elles ne résument pas toutes les attentes.** Aussi, nous a-t-il semblé très important dans nos entretiens mentionnés sur le blog de faire ressortir les fortes demandes en matière d'espace public (les jardins privés ne remplacent pas, pour beaucoup, le besoin d'espaces collectifs de rencontre), de mobilités non automobiles (notamment de promenade à pied ou de parcours en vélo, notamment pour les loisirs ou pour rejoindre l'université, etc.).



Au regard de ces entretiens dans leur diversité, il nous a semblé qu'il fallait reformuler la promesse périurbaine :

- à la promesse d'une mobilité facilitée par l'automobile, on pourrait substituer celle de **pouvoir choisir son mode de transport** ;
- à la promesse de la campagne pavillonnaire, on pourrait substituer celle **d'un lieu d'habitat adapté à tous les âges de la vie et à toutes les configurations familiales** ;
- à la promesse de la nature près de chez soi, on pourrait substituer celle d'une vie **en relation étroite à son environnement agricole et naturel** ;
- à la promesse de services à quelques minutes en voiture, on pourrait substituer celle de **services accessibles de manière numérique ou physique**.

Pistes d'action collective

L'analyse des usages permet de reformuler la conception que l'on se fait des « attentes périurbaines ». Elle permet également de dessiner des pistes nouvelles pour l'action collective. Ces actions ont un caractère collectif, soit pour leur élaboration, leur mise en œuvre ou leur finalité.

Les objets fédérateurs ? La mer, les lieux de loisir, les espaces publics.

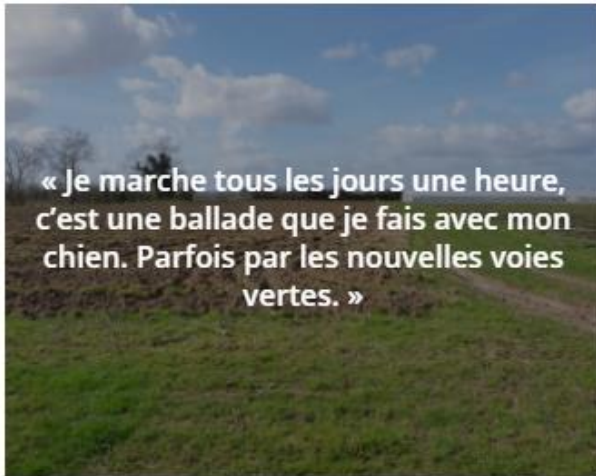
C'est une surprise pour l'équipe et les participants aux ateliers : les éléments fédérateurs pour des projets dans les espaces périurbains sont nombreux et ne peuvent se résumer à la question de l'amélioration à la relation avec l'agglomération caennaise.

Le premier élément fédérateur est **une forte demande de « lien social »**, de « vivre-ensemble », ce qui se traduit dans le domaine de l'aménagement par « l'espace public ». Les enquêtes ont montré qu'outre la présence de services, souvent demandés à faible distance pour des raisons de commodité, beaucoup de services et commerces étaient surtout recherchés parce qu'ils permettent des rencontres, des discussions impromptues ou des échanges ... Cet élément n'est pas neutre car dans la demande de proximité des habitants, il faut souvent faire la part entre cette « demande de collectif » (qui ne passe pas nécessairement par un « service ») et cette « demande de services » (qui ne passe pas nécessairement par la proximité). On note également une **forte demande d'espace public**. Ces espaces publics demandés peuvent être « urbains » (des places, des squares) ou plutôt, et surtout, « de nature » (des forêts, des chemins de randonnée). Dans tous les cas, ils sont plébiscités ... tout comme est décriée l'uniformité des « parkings » que sont beaucoup devenues de nombreuses places.



Un deuxième élément fédérateur est les **loisirs**. Le temps consacré au travail est passé de 40 % de la vie (sommeil compris) au début du XXe siècle à environ 12 % aujourd'hui selon le sociologue Jean Viard. Peu étonnant dans ces conditions que l'on nous est tant parlé de jogging, de balades à vélo, de promenades avec les enfants et de cueillettes des champignons ! Étonnamment, cet aspect du périurbain n'est presque pas envisagé comme un levier de transformation de l'aménagement.

Une mer ... si proche et si peu présente ! Alors que l'agglomération communique beaucoup sur sa maritimité (Caen-*la-Mer*, opération de la presqu'île, etc.), le périurbain se pense peu « marin ». Les élus n'en parlent quasiment jamais ! Des raisons historiques et culturelles l'expliquent : le plateau de Caen est d'abord agricole, Caen est la moins « portuaire » des grandes villes normandes, notamment par rapport au Havre, à Cherbourg ou à Rouen, les déplacements domicile-travail sont majoritairement orientés vers Caen et non vers la mer, etc. Toutefois, il y a une forte demande de la part des habitants de liens plus simples vers le littoral : si l'accès automobile est aisé, l'accès en vélo est encore délicat pour de nombreuses communes périurbaines, les transports collectifs sont encore incomplets. Se penser comme « périurbain de Caen *et de la Mer* » permet d'imaginer de nombreux projets d'aménagements de liaisons douces, un nouveau rôle pour les villes littorales dans l'animation culturelle locale, etc.



Le villageois métropolitain ... n'existe pas!

L'enquête a bien montré que les élus communaux avaient une vision relativement « locale » de la vie des habitants. Certes, ils sont bien conscients de leur déplacement pour le travail ou les études, mais le lieu d'ancrage « naturel » des habitants est bien souvent considéré comme celui autour du logement. Or cela n'a rien d'évident. Les gens s'investissent dans différentes sphères professionnelles, associatives, familiales, etc. Rien n'est moins sûr que la volonté de chacun de rassembler en un même lieu ces différentes sphères ! Certes, il existe la figure du « villageois » qui travaille et s'investit dans la commune, mais il y a aussi celle du « zappeur » qui travaille à un endroit mais s'investit dans plusieurs, etc. D'une certaine manière, les habitants sont plus « intercommunaux » que les élus. C'est une spécificité des territoires périurbains, dont les habitants sont plus amenés à se déplacer que dans les centralités urbaines notamment.

Une faible identification « intercommunale » des élus.

A quoi se résume l'intercommunalité pour de nombreux élus ? Si l'on force (à peine) le trait, l'intercommunalité, cela sert à financer les équipements lourds, et dans le cas de la communauté urbaine, à avoir accès au service *Twisto*. Dans leur présentation des opérations d'aménagement mené dans leurs communes, les élus évoquent très rarement leur effet sur un périmètre intercommunal. La visite en autobus a montré le nombre élevé d'opérations d'aménagement, principalement pour la réalisation de logements individuels. Ces nouveaux aménagements sont souvent réalisés en prenant en compte la diversité sociale du futur quartier et avec une attention à certains éléments environnementaux comme la gestion des eaux pluviales ou les cheminements piétonniers. Mais l'effet conjugué de ces multiples projets à l'échelon « caennais » que ce soit en termes de circulation routière ou de saturation du marché immobilier n'est jamais ou si peu évoqué.

Conclusion (paradoxe) : il ne s'agit pas de "faire projet périurbain" !

Que retenir de cette synthèse, volontairement courte et ramassée ? Une nouvelle ambition pour les espaces périurbains pourrait s'appuyer :

- sur **un nouveau regard** sur ces espaces et les attentes de ceux qui les habitent ;
- sur un certain nombre **d'éléments fabricateurs potentiels de projets concrets** (la mer, les loisirs, les espaces publics) ;
- sur le besoin de ne pas faire un « projet périurbain » en soi, mais de prendre pleinement en compte **le système que constitue l'aire urbaine caennaise**, non seulement pour les déplacements quotidiens de travail et d'étude, mais aussi pour les parcours résidentiels, les marchés immobiliers, etc. Cela nécessite, à la sortie de chaque projet, de prendre en compte son impact potentiel à toutes les échelles spatiales (du local au métropolitain) et temporelles (du court au long terme). Bref, l'urgence n'est pas de spécifier une fonction pour le périurbain « en soi », mais **donner à voir comment il contribue et pourrait contribuer au « système métropolitain »**.