Le boulanger, l'arrêt de bus et le bois de chauffage

Quels enjeux pour la sobriété énergétique quand la métropole rencontre la ruralité ?

Luc Vilan et Roland Vidal

À paraître dans *Espace rural et projet spatial,* volume 7, Presses Universitaires de Saint-Étienne, 2017.

Avec une consommation de terres agricoles qui ne faiblit pratiquement pas[1] et qui concerne encore majoritairement un habitat individuel relativement dispersé, et avec une population qui atteint maintenant plus de 23 millions d'habitants (INSEE, 2014), le rural périurbain représente un enjeu considérable pour la transition énergétique. Si l'habitat rural avait connu un fléchissement dans les années 1990, la tendance s'est inversée depuis puisque les trois quarts des « bassins de vie »[2] français sont désormais ruraux, qu'ils regroupent le tiers de la population pour 78% du territoire, et que leur croissance démographique est une fois et demi plus rapide qu'en milieu urbain.

La stigmatisation incantatoire de l'étalement urbain par rapport aux vertus de la ville dense n'a donc pas eu l'efficacité que l'on pouvait espérer et l'attrait pour les espaces ouverts de la campagne oriente encore largement les choix résidentiels des Français. Réussir la transition énergétique de ces territoires ne passera probablement pas par la culpabilisation de leurs habitants vis-à-vis des enjeux environnementaux, d'autant que certaines études prouvent que leur empreinte écologique n'est pas forcément supérieure à celle des résidents des centres villes (Orfeuil et Soleyret, 2002). Il serait sans doute plus efficace de prendre en compte leurs aspirations et de proposer d'y répondre autrement, en mettant l'accent sur la fragilité de ces choix résidentiels vis-à-vis d'une crise énergétique prévisible qui risque de les affecter en tout premier lieu (Jouffe, Belton-Chevalier, 2014).

Mais il faut avant tout connaître et reconnaître ce *tiers-espace*[3] d'une nouvelle ruralité sous influence métropolitaine. Le premier enjeu est d'aller sur le terrain, de l'arpenter, l'analyser, le dessiner, le comprendre, pour donner corps aux données statistiques et imaginer des stratégies de projet préparant la transition énergétique de ces territoires.

---

[1] Avec encore quelques 70000 hectares consommés par an (Ministère de l'agriculture, 2014).

[2] Pour l'INSEE, le bassin de vie est « Le plus petit espace sur lequel s'organise l'essentiel de la vie de ses habitants avec l'accès aux services et à l'emploi » (INSEE 2012).

[3] La notion de « tiers espace » est ici utilisée dans le sens que lui donne Martin Vanier (2003). Voir également Datar, 2010.

Le desserrement urbain de la France, une tendance lourde

À l'œuvre depuis plusieurs décennies, le desserrement urbain français s'inscrit dans un processus de transformation et de recomposition des territoires dont l'aspect démographique et spatial mérite une attention particulière. Sur les communes périurbaines que nous avons étudiées, situées sur une couronne distante de 30 à 45 km de Paris, on observe une accélération spectaculaire de la croissance démographique à partir du milieu des années 1970. Depuis cette époque, la population de ces communes a le plus souvent doublé, voire s'est vue multipliée par trois ou quatre. Si ce dynamisme démographique des villages sous influence métropolitaine a permis de maintenir le fonctionnement des équipements publics, et notamment scolaires, le passage à la retraite des générations d'accédants à la propriété des années 1975-1995 les impacte aujourd'hui lourdement[4]. Lorsque la croissance démographique montre une certaine régularité, le renouvellement des générations se fait naturellement. Lorsqu'elle a subi une accélération brutale sur une courte période, on observe un vieillissement de la population et le maintien des équipements scolaires ne peut s'envisager sans un nouvel apport migratoire. Dans les deux cas les impératifs démographiques s'ajoutent à la pression foncière et au désir de campagne pour conduire à l'ouverture de nouveaux chantiers. La question n'est pas de se demander si l'on va construire mais comment on va le faire.

Une morphologie urbaine déterritorialisée

D'un point de vue spatial, les extensions urbaines construites pour répondre à ces demandes ont été réalisées au gré des opportunités foncières, c'est-à-dire le plus souvent en plein champ et sans véritable lien fonctionnel avec les structures urbaines préexistantes. Les nouveaux villages, initiés par Albin Chalandon, et les grands lotissements qui les ont suivis ont ainsi marqué dès le milieu des années 1970 une rupture avec les territoires auxquels ils ne se rattachaient que via le réseau routier. Ils ont imposé un peu partout leur structure distributive « en arbre » (Alexander, 1967) destinée à isoler les pavillons des voiries urbaines déjà en place, mais condamnant leurs habitants à une totale dépendance envers l'automobile.

Ce premier mouvement a ensuite été relayé, avec une pénétration plus complète du territoire rural et une adaptation de l'offre à la crise économique, par des lotissements de dimension plus modeste et un habitat individuel diffus, aujourd'hui majoritaire.

Le lotissement en « raquette » règne néanmoins en maître et impose sa logique spatiale déterritorialisée. Si la taille des lotissements a bien changé, si les parcelles sont plus petites, si les maisons semi-mitoyennes se font plus courantes, si le diffus prend sa part de parcelles interstitielles, le principe des opérations en cul-de-sac et la consommation excessive des terres agricoles restent permanents en milieu rural sous pression urbaine. Les études de terrain sont corroborées sur ce point par les statistiques[5].

La construction de cette ville à la campagne s'est faite dans une recherche d'efficacité maximale de la mobilité au détriment de la proximité, accomplissement dans l'architecture domestique du cycle de déterritorialisation (Magnaghi, 2014)

---

[4] Deux ménages de retraités sur trois habitent aujourd'hui en maison individuelle, ils sont propriétaires de 40% des pavillons et, parmi eux, les deux tiers résident dans les communes rurales ou périurbaines (Berger et al., 2010).

[5] Voir note 1.

engagé selon le modèle de l'urbanisme de secteur cher à Le Corbusier (Le Corbusier, 1959 ; Mangin, 2004). Les terrains de bordures et de franges desservis directement par les voies départementales sont les plus recherchés car ils permettent une connexion efficace au réseau routier. Les lotissements s'additionnent les uns aux autres comme autant d'unités opérationnelles sans autre lien entre-elles ni avec le village que la route qui les dessert.

Les effets de cette priorité donnée à la voiture sont multiples et bien connus, mais le plus significatif est la surconsommation énergétique qu'elle engendre. Dans ce mouvement, l'aire urbanisée de chaque village s'est étalée de façon exponentielle. Les espaces publics, quasiment absents des lotissements, n'ont pas suivi et sont restés pour l'essentiel ce qu'ils étaient dans les années 1960. Cette rupture des relations organiques avec la morphologie villageoise a fait des nouveaux habitants des étrangers au village.

Vers une reterritorialisation

Vu sous l'angle de la transition énergétique, cet étalement de zones pavillonnaires en périphérie des bourgs et villages n'incite pas à l'optimisme. Si des solutions techniques existent pour améliorer les performances énergétiques du bâti ou pour remplacer le tout automobile par des modes de circulation plus durables, elles ne suffiront pas à redonner à ces territoires l'urbanité qui leur manque. Or, et c'est l'hypothèse que nous soutenons ici, le meilleur vecteur d'une transition énergétique réussie sera certainement la reterritorialisation des projets, appuyés sur la mise en valeur des proximités plutôt que sur l'amélioration des mobilités.

Rapprocher les fonctions spatiales en favorisant les déplacements piétons, relancer les activités économiques présentielles, faire de chaque projet de construction l'enjeu d'une stratégie à long terme… sont autant de manières de reconstruire du lien social et d'améliorer la performance énergétique des bassins de vie. Trois grandes catégories de fonctions sont en jeu : le commerce (le boulanger), les transports en commun (l'arrêt de bus), et les liens utilitaires, notamment énergétiques, avec le monde agricole (le bois de chauffage).

Le boulanger

Plusieurs études l'ont montré, la part la plus importante de l'impact environnemental du transport des marchandises est celle qui correspond aux déplacements du consommateur lui-même[6]. Le premier objectif à viser est donc de resserrer la maille des bassins de vie pour diminuer l'amplitude des déplacements et intensifier l'espace urbain des bourgs, villages et hameaux de sorte à en renforcer les structures commerciales et économiques. Ce resserrement peut s'obtenir par une croissance endogène stimulée par des contraintes réglementaires, mais au risque de briser les dynamiques en cours (PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, 2010). Le mieux est de croiser une réflexion sur les dispositions et les typologies du nouvel habitat avec l'aménagement de l'espace villageois. Ces démarches visant à enrayer le délaissement des commerces animant encore les centres-bourgs au profit des hypermarchés, emblèmes de la « division mono-fonctionnelle de l'espace »

[6] Voir les études rassemblées par le Ministère de l'écologie (2013).

(Magnaghi, 2003), doivent viser les deux bouts de la chaîne des déplacements : la périphérie lotie des villages et le dessin des espaces publics centraux.

Donner du sens à la marche c'est donner une chance à la proximité. Souvent, entre bribes d'anciens tracés (chemins de vignes, venelles) et voies piétonnes de lotissements[7], des systèmes de parcs se dessinent en filigrane des tissus urbains récents. Ils ne demandent qu'à être révélés et mis en réseaux pour drainer les cheminements vers les centralités villageoises aussi bien que vers les promenades champêtres… à condition d'accepter la transformation des espaces collectifs de copropriétés en biens publics. Un échange, entretien public contre droit de passage, peut être un atout mais, globalement c'est un débat sur le vivre ensemble et la manière de faire société dans les villages ruraux-urbains qui doit s'engager[8].

De façon complémentaire, dans le village ancien, il est souvent difficile de s'extirper des contradictions entre mobilité et commerce qui opposent paradoxalement l'accessibilité à la proximité. Pour le commerçant, même si une partie de la clientèle se déplace à pied, l'attractivité de la boutique dépend de la présence de parkings assurant un accès facile en voiture. Le cas de la boulangerie-pâtisserie, où les achats effectués peuvent très bien être emportés à pied, en est une illustration fréquente.

Artisan au savoir faire reconnu, peu concurrencé par la grande distribution sur les prix de vente ni sur la qualité des produits, il reste le commerce de proximité de base. En secteur rural-urbain, 400 à 500 baguettes / jour[9] peuvent être la jauge de sa clientèle. Commerce quotidien, il vit essentiellement du passage (de la voiture) dans le chaînage des courses à l'occasion des navettes domicile-travail (CREDOC, 2011). Le vieillissement de la population peut lui offrir l'opportunité d'une clientèle locale moins astreinte aux déplacements automobiles quotidiens. La mise en accessibilité[10] qui est l'occasion de travaux augmentant le confort des trottoirs devrait lui être favorable. Mais, dans les dimensions contraintes de la voirie villageoise cette reconfiguration de la voie conduit à des reports du stationnement risquant de mettre en péril la lisibilité et l'attractivité du commerce de proximité… Au-delà des autorégulations conduisant à la dévitalisation des centres par le déplacement des commerces de proximité vers les entrées de bourgs, des ajustements sont à rechercher pour reconstituer des centres urbains socialement et économiquement actifs. Ils devraient favoriser un usage partagé de l'espace public et une circulation apaisée en évitant la piétonisation systématique qui accompagne souvent la patrimonialisation des centres historiques urbains ou une certaine forme de muséification des villages, notamment en secteur touristique.

Cela demande aux acteurs, décideurs et habitants de partager une vision commune de leur espace de vie à moyen ou long terme.

---

[7] Le Corbusier définit la « *V7, voie alimentant tout au long la zone verte où sont les écoles et les sports* », comme alternative piétonne à la « *V3, réservée exclusivement aux circulation mécaniques* ». Le Corbusier, 1959, p. 46.

[8] La loi Alur (article L442-10) permet une évolution plus rapide des lotissements qui conforte cette perspective.

[9] Source INSEE 2011, p. 2, et entretien des auteurs avec la boulangère de Freneuse (78840), 4000 hab., CC des Portes de l'Île de France.

[10] Loi du 11 février 2005 sur « *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* » rendant obligatoire la réalisation d'un PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) pour toutes les communes. Voir Certu, 2009.

L'arrêt de bus

Les déplacements automobiles, en tant que gros consommateurs d'énergie, sont au cœur de la question de la transition énergétique. On le sait, la structure d'archipel des villages et bourgs est très défavorable au maillage des territoires par les réseaux de transport en commun. La voiture individuelle s'impose encore le plus souvent.

Des études restent à faire, des expériences (horaires, mini-bus, taxis collectifs, etc.) doivent être conduites ou amplifiées. D'un point de vue pédagogique, elles appellent à des collaborations avec les disciplines des transports et déplacements. Bien sûr la question du transport est une problématique spécifique mais, pas plus que celle des installations, elle ne peut s'aborder sous son seul aspect sectoriel.

Où placer l'arrêt de bus ?

Cette simple question interpelle le territoire local. Le confort des parcours, la qualité de l'abri, l'équidistance des quartiers résidentiels, la mutualisation des usages (parking relais, covoiturage, auto-stop sécurisé etc.) sont autant de paramètres porteurs d'économies des déplacements. Autant d'éléments qui touchent au réaménagement de l'espace villageois et invitent à rechercher les méthodes et les projets des espaces publics de cette nouvelle ruralité.

Au-delà de la densification de l'existant, c'est surtout sur la qualité des projets à venir que les efforts doivent être accomplis. Répondre par une meilleure organisation de l'espace à la demande sociale de maison, c'est aussi offrir aux nouveaux habitants un réseau de transports en commun qui, avec le boulanger ou l'épicier, apporterait une qualité urbaine qui pourrait rendre acceptable l'idée d'un jardin privé un peu plus petit.

Le bois de chauffage

Une des caractéristiques de ce tiers-espace est de voisiner avec l'agriculture, qui est d'abord une activité économique. Or les nouveaux arrivants n'entretiennent que très peu de relations avec le monde agricole. Une ignorance des uns par les autres cimentée par les migrations pendulaires évitant la traversée des villages et par les dispositions des pavillons entourés de haies ; ces dernières, destinées à s'isoler des voisins, tournant de fait le dos au paysage.

C'est pourtant dans ces territoires d'interface que le voisinage au plus près de l'agriculture pourrait donner lieu à des relations d'échange porteuses de nouveaux pactes entre l'urbain et le rural. Ces échanges concernent parfois l'alimentation, mais avec une faible efficacité énergétique du fait d'une logistique de distribution qui peine à trouver l'échelle qui permettrait de les optimiser. De fait, la vente directe entraîne le plus souvent le déplacement du consommateur vers la ferme et donc une consommation de carburant élevée. Pour l'alimentaire, on l'a vu, c'est surtout les commerces qu'il importe de rapprocher des clients.

Il n'en est pas de même des autres produits que l'agriculture pourrait livrer à des habitants de proximité. La raréfaction des énergies fossiles, même si elle tarde à se traduire par des augmentations de prix, est à terme inévitable. Or l'agriculture en tant que pourvoyeuse d'agro-énergies pourrait contribuer à pallier une crise énergétique à laquelle les résidents du périurbain seraient particulièrement vulnérables. Une des pistes les plus résolument mises en avant par le Ministère de l'agriculture, est

l'agroforesterie (Ministère de l'agriculture, 2012), qui consiste à associer dans une même parcelle une production agricole classique et une production forestière.

Mais l'ensemble ne peut fonctionner que si les deux types de production trouvent à se placer sur des filières économiquement viables. Or le bois de chauffage perd tout son intérêt économique s'il doit être transporté sur de longues distances. Installer des chaudières à bois dans les pavillons ou, mieux, organiser un chauffage collectif, seraient certainement les meilleures solutions pour assurer à ces territoires une transition énergétique qui concernerait aussi bien le monde agricole que celui des résidents du périurbain.

Au-delà du bois de chauffage, sans doute le plus facile à mettre en œuvre, on pourrait aussi imaginer un retour du bois de construction, meilleur fixateur de carbone et moins consommateur d'énergie que le béton. La production de matériaux d'isolation, comme la chanvre, pourrait aussi y contribuer.

Ce serait aussi la meilleure manière de co-construire des projets de territoire impliquant le monde agricole, qui acceptera d'autant plus facilement d'y participer que la dimension économique de ces projets aura été prise en compte. Et cette dernière ne sera fiable que si les projets sont conçus à la bonne échelle, celle du « projet local ».

Une pensée du milieu contre la pensée sectorielle

Ces projets locaux demandent des visions, à moyen et long terme, partagées entre les acteurs de l'espace. En opposant l'intensification à la dispersion, ces démarches devraient articuler les actions et les procédures sectorielles par la mise en place d'outils et méthodes de concertation, de conciliation et de projet favorisant, très en amont, l'implication de l'ensemble des acteurs tout au long du processus. Il y a urgence à aller au-delà des démarches foncières de l'urbanisme réglementaire pour engager une véritable refondation spatiale des lieux du tiers espace dont l'enjeu porte autant sur la vision de l'avenir que sur l'émergence de consensus faisant société.

C'est en visant l'amélioration des aménités urbaines et le vivre ensemble que ces dispositions nouvelles contribueront aux économies thermiques (typologies architecturales) et de carburant (dispositions spatiales).

Bibliographie

ALEXANDER, Christopher, « Une ville n'est pas un arbre », *Architecture Mouvement Continuité*, Paris, n° 161, 1967.

BAUER, Gérard, ROUX, Jean-Michel, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, éditions du Seuil, Paris, 1976.

BERGER, Martine, ROUGÉ, Lionel, THOMANN, Sandra, et THOUZELLIER, Christiane, « Vieillir en pavillon : mobilités et ancrages des personnes âgées dans les espaces périurbains d'aires métropolitaines (Toulouse, Paris, Marseille) », *Espace, populations sociétés*, 2010, pp. 53-67.

CERTU, *Le plan de mise en accessibilité de la voirie dans les communes, Questions… Réponses*, Lyon, 2009.

CREDOC, *Faire des courses durablement*, collection des rapports, n° 287, chap. 1, nov. 2011.

DATAR, *Prospective périurbaine et autres fabriques de territoires*, Revue d'études et prospectives n° 2, 2010.

INSEE, *Insee-Flash Champagne-Ardenne*, n° 133, 2011.

INSEE, *Le nouveau zonage des bassins de vie de 2012*, Insee-Première n° 1425, déc. 2012.

INSEE, *Trente ans de démographie des territoires*, Insee-Première n° 1483, janv. 2014.

JOUFFE, Yves, BELTON-CHEVALIER, Leslie, « Triple étau sur les ménages périurbains : la crise énergétique reformulée ». Actes du colloque *Métropolisation, cohésion et performances : quel futur pour nos territoires ?*. Marne-la-Vallée, 51e colloque de l'ASRDLF, 2014.

LE CORBUSIER, *Les trois établissements humains,* Les éditions de minuit, Paris, 1959.

MAGNAGHI, Alberto, *Le projet local.* Liège, Mardaga, 2003.

MAGNAGHI, Alberto, *La biorégion urbaine, petit traité sur le territoire bien commun*, Eterotopia France / Rhizome, Paris, 2014.

MANGIN, David, *La ville franchisée*, Éditions de la Villette, Paris, 2004.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, Centre d'études et de prospective, *L'agroforesterie en France. Analyse, n° 37, janvier 2012.*

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, *Panorama de la quantification de l'évolution nationale des surfaces agricoles.* Paris, mai 2014.

MINISTÈRE de L'ÉCOLOGIE, *Économie et évaluation* n° 153, mars 2013.

ORFEUIL Jean-Pierre et SOLEYRET Danièle, « Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance ? », *RTS*, 76, Inrets, 2002.

PNR DE LA HAUTE VALLÉE DE CHEVREUSE, *Élaborer un plan local d'urbanisme*, PNR-HVC, 2010.

VANIER Martin, « Métropolisation et tiers espaces, quelle innovation territoriale ? ». In Antheaume B., Giraut F. et Maharaj B. : *Actes des Rencontres scientifiques franco-Sud-Africaines de l'innovation territoriale*. Avignon, 2003, p. 5.

Le boulanger

Le partage de l'espace public doit permettre à la boulangerie, particulièrement bien adaptée au déplacement piéton, de rester également accessible aux automobiles pour sa survie économique (© L. Vilan).

L'arrêt de bus

Le tissu pavillonnaire actuel laisse le plus souvent des «zones d'ombre» dans la desserte en transports en commun (© H. Courcol, C. Dias, L. Lebeau, S. Roest, ENSAV).

Le bois de chauffage

L'agroforesterie ne pourra se développer que dans le cadre d'un projet local assurant les débouchés urbains de la production de bois (© C. Bardaine, R. Vidal, ENSP).