

ADHÉRENCE DES RÉSEAUX DE CIRCULATION AU « TIERS-ESPACE » DES RÉGIONS URBAINES: LES FIGURES D'UNE RIVERAINETÉ DE BORD DE ROUTE

Antoine Brès et Martin Vanier

Métropolis | Flux

2014/1 - N° 95
pages 56 à 64

ISSN 1154-2721

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-flux-2014-1-page-56.htm>

Pour citer cet article :

Brès Antoine et Vanier Martin, « Adhérence des réseaux de circulation au « tiers-espace » des régions urbaines: les figures d'une riveraineté de bord de route », *Flux*, 2014/1 N° 95, p. 56-64.

Distribution électronique Cairn.info pour Métropolis.

© Métropolis. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Adhérence des réseaux de circulation au « tiers-espace » des régions urbaines: les figures d'une riveraineté de bord de route

Antoine Brès
Martin Vanier

Quoi de plus robuste que les grandes oppositions dialogiques pour penser le monde tel qu'il va : demeurer/circuler, territoire/réseau, individu/collectif, vitesse/lenteur, etc.? Et quoi de plus stimulant que les troisièmes termes qui permettent à chaque fois de dépasser l'opposition et de rendre féconde la dialogique? En voici deux, que nous proposons de mettre en regard: le tiers-espace, entre urbain et rural, et la riveraineté, entre circulation et établissement, autrement dit entre réseau et territoire. Pourquoi ces deux-là?

L'idée – en attendant de parler de concept – de *tiers-espace* et celle de *riveraineté* relèvent, chacune dans leur domaine, du même effort pour faire avancer une controverse fondamentale à double face. Celle de l'habitabilité des territoires, qui est en même temps celle de la territorialité de nos habitats, au sens le plus large – le logement, mais aussi l'établissement, l'espace où l'on réside, le cadre dans lequel s'inscrivent les usages quotidiens, utilitaires et non utilitaires, par conséquent la mobilité y compris, l'espace des rapports sociaux de tous ordres qui construisent la dimension collective de l'habitat et du territoire, etc.

La France contemporaine exprime dans ces deux domaines – habitabilité, territorialité – et leur rapport, une série de désarrois, qu'elle partage vraisemblablement avec bien d'autres pays et contextes sociétaux. Parmi ces désarrois (Viard, 2012; Lévy, 2013), deux sont concernés ici: celui qui concerne la mobilité (pratique tendanciellement insoutenable *versus* forme impres-

criptible d'émancipation?) et celui qui concerne la densité (condition de base de la durabilité *versus* gradient inverse des normes du confort spatial?).

Le rebond permanent d'une des expressions de ce que nous appelons ici la controverse fondamentale, à savoir la controverse périurbaine, synthétise assez bien la double tension, mais assez bien seulement dans la mesure où plus de 35 ans après l'ouverture des jamais nommées « études périurbaines » (Bauer et Roux, 1976), on est encore le plus souvent dans des constats antinomiques et des positions axiologiques (Bourdin, 2012), dont la plus extrême est sans doute celle prise récemment par Lévy (2013) qui considère « le monde périurbain [...] comme celui de tous les dangers à bien des égards » (p. 86).

Loin d'elles, notre objectif est de faire sortir de l'anonymat ces espaces et les pratiques qu'ils accueillent, en les désignant en fonction de leurs qualités propres, et en surmontant leur approche en négatif ou par défaut: ce qui n'est pas la ville, ce qui n'est pas durable, ce qui ne se donne pas à voir par une densité bâtie ou une intensité des interactions citadines, mais par une dilatation de l'espace et une intensité de relations de natures différentes.

Nous souhaitons ainsi, après d'autres (Charmes, 2010; Bordreuil, 2007; Bacqué *et alii*, 2005; Mangin, 2004), poursuivre l'exploration des relations singulières qui associent réseaux et territoires périurbains, relations productrices de nou-

velles territorialités, habitantes et/ou mobiles. Cela en deux temps :

- en décrivant et en qualifiant les façons dont, dans le *tiers-espace*, les réseaux adhèrent aux territoires, autrement dit la façon dont les infrastructures de circulation, dédiées aujourd'hui pour l'essentiel au déplacement en véhicule motorisé, contribuent ici ou là, d'une façon ou d'une autre, à cette matérialité qu'est l'espace habité dans sa dimension circulatoire (sans prétendre ne le résumer qu'à elle);
- en observant et en analysant quelques pratiques significatives de *riveraineté* qui s'inscrivent dans les dispositifs d'adhérence en question, et qui nous semblent par ailleurs relever des ruses (de Certeau, 1980) développées en écho aux stratégies aménagistes des opérateurs de réseaux et des collectivités territoriales.

L'aboutissement de ces réflexions et de ces observations croisant habitabilité et territorialité à travers la circulation quotidienne des habitants, conduit à une troisième opposition dialogique, au cœur de la sociologie : celle de l'individu et du collectif. L'espace périurbain est souvent présenté comme le produit d'un urbanisme individuel, congruent avec cet autre paroxysme d'individualisme qu'est l'automobilité. À l'inverse, toutes les valeurs collectives du vivre ensemble ne s'exprimeraient plus qu'à travers la ville, la vraie, ou dans quelques réduits de ruralité, d'ailleurs contestés par les hérauts de l'urbanité. Au fond, en partant de la mobilité comme façon d'habiter les territoires, nous voudrions contribuer à déranger cet ordonnancement idéologique en même temps que spatial, et montrer comment des comportements individuels produisent de nouveaux assemblages sociospatiaux qui font aussi l'habitabilité des territoires (1).

Quels territoires, dans quels contextes ? C'est le plus souvent en se référant concrètement à la grande périphérie francilienne que nous avançons les analyses et remarques qui suivent. Nos travaux respectifs de chercheurs comme de praticiens, en particulier un travail conjoint de construction de référentiel d'aménagement de l'espace pour le compte du Conseil général de la Seine-et-Marne, ont alimenté la montée en généralités qui suit. Ce qui peut valoir pour la Seine-et-Marne, l'Essonne, voire la Picardie prise à son tour dans la grande région urbaine capitale, se retrouve sans doute dans d'autres régions urbaines élargies, en Rhône-Alpes, en Nord-Pas de Calais, ou dans la vaste métropole marseillaise. Tous les tiers-

espaces ne sont pas équivalents pour autant, et il y a à coup sûr d'autres constats à faire autour des villes moyennes et dans des espaces de faible densité éloignés des moteurs métropolitains (Brès, 2013 ; Vanier, 2012, 2013).

CES RÉSEAUX QUI TISSENT LE TIERS-ESPACE

Un ordre, à défaut d'un plan

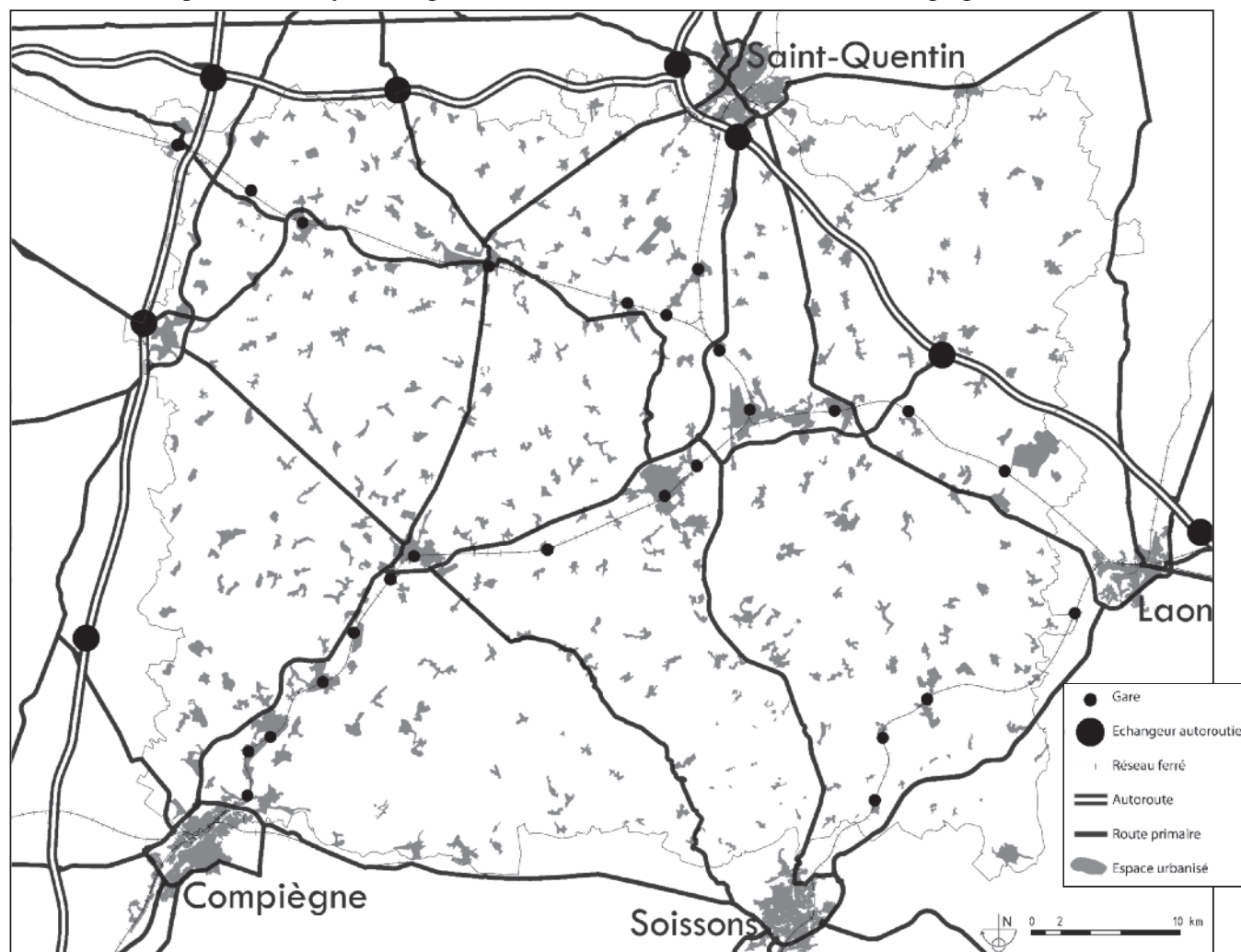
Au peu d'attention de conception portée au périurbain jusqu'à ces dernières années, s'ajoute un certain désintérêt pour ses aspects morphologiques, dû notamment au fait qu'il illustrerait désormais ce qu'il ne faut pas faire du point de vue de la ville durable : faible densité, dispersion, recherche de l'écart..., toutes caractéristiques qui justifient en retour la faiblesse de la desserte en transports en commun et l'emprise de l'automobile sur les pratiques de mobilité.

Autant les caractéristiques de l'occupation de l'espace périurbain commencent à être explicitées, même si on les réduit souvent à la simple notion d'étalement (comme si cet espace n'avait d'existence que comme seule extension de l'urbain aggloméré), ou au mieux de percolation, ou de dispersion (Secchi, 1999 ; Barattucci, 2006 ; Brès et Mariolle, 2013), autant les caractéristiques des réseaux qui le structurent sont très peu explorées, et encore moins leurs effets éventuels sur les pratiques de mobilité.

Le tiers-espace voit se confronter des modes d'occupation du sol, agrégats bâtis et voies communales, issus du substrat territorial hérité du monde rural, que ce dernier perdure ou non, et des configurations de grands réseaux essentiellement destinés à la desserte des pôles urbains : les autoroutes et routes anciennement nationales déclassées en départementales, voies ferrées à grande vitesse et réseau régional inter-cités.

En même temps que la dispersion des agrégats bâtis (bourgs, villages, petites villes, hameaux), on observe ainsi le déploiement décomplexé des réseaux nationaux et régionaux en rase campagne, qui répond à un principe de desserte radiale des principaux pôles urbains et de maillage entre eux. Il en résulte un nombre réduit de points de connexions entre ces réseaux structurants et les territoires du tiers-espace qu'ils traversent. Une proportion importante de ces territoires est ainsi située entre les mailles de ces grands réseaux et le plus souvent à grande distance de leurs points d'accès. C'est donc à la trame capillaire dite de desserte locale (routes départementales et

Figure 1. Carré picard – grands réseaux ferré et routier structurant et agrégats bâtis



Source: Brès+Mariolle, Ipraus-Ausser, 2011

communales, lignes de bus départementales) qu'il incombe d'en assurer la desserte fine (Figures 1 et 2) et d'assumer des fonctions de transit qui la subvertit, et qui sont l'expression la plus frappante de l'inconfort territorial des réseaux.

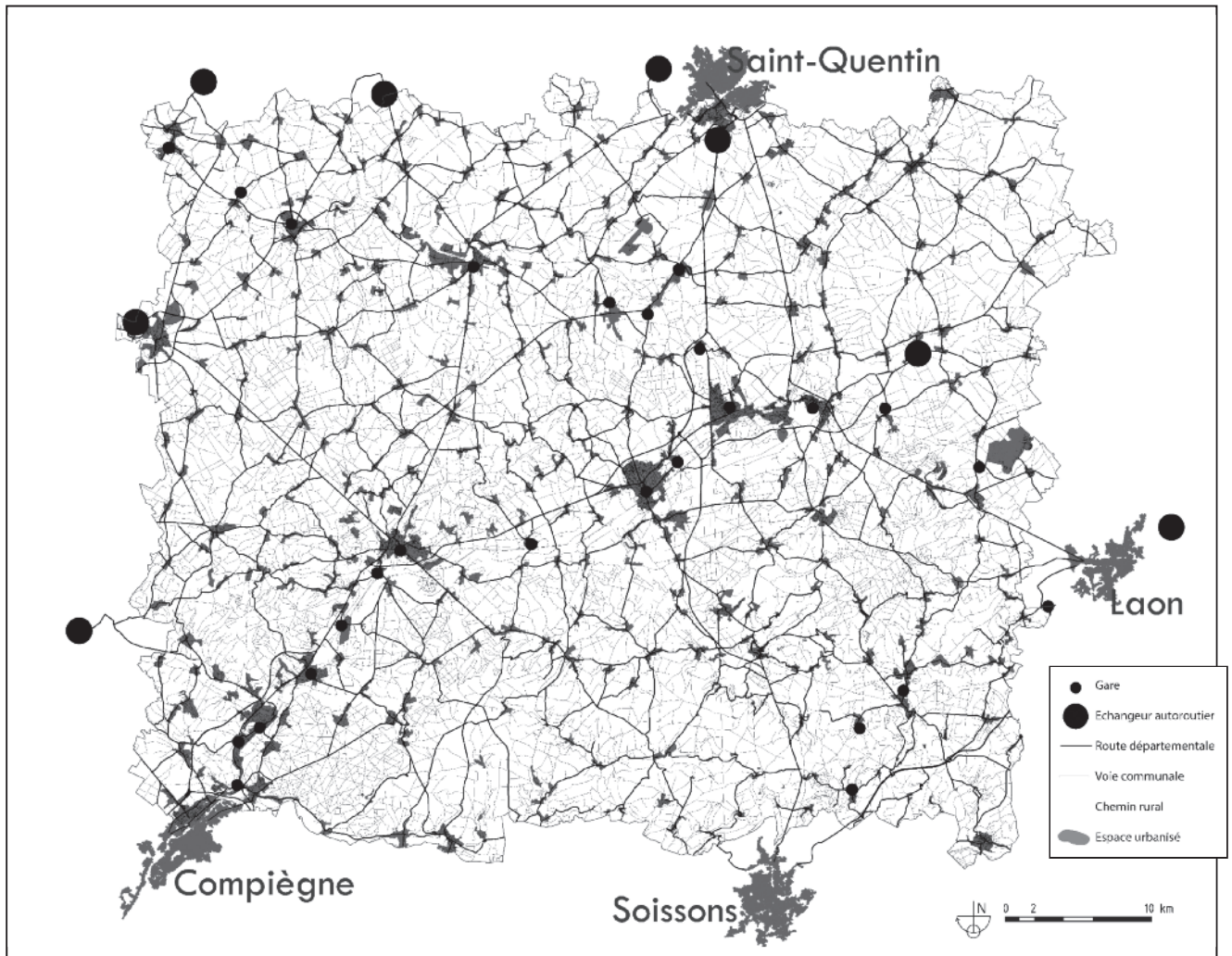
Or, avec la massification de l'usage automobile, les contraintes de distance et d'éloignement ont été résolues par le recours presque exclusif à ce mode de déplacement. Les routes et les chemins ont été ainsi progressivement intégrés aux territoires de l'automobile (Dupuy, 1999) jusqu'à en décourager l'usage par les autres modes notamment pour les parcours qui étaient effectués auparavant en vélomoteurs, en bicyclette (Héran, 2012) ou en bus, faute d'aménagement qui aurait per-

mis la cohabitation des différents modes, comme ça a été le cas notamment en Allemagne avec des cheminements parallèles aux routes qui sont dédiés à la fois aux modes actifs et aux engins agricoles (Brès et Mariolle, 2013). Alors que ces routes de campagne accueillaient auparavant parcours et promenades à pied et en vélo, elles ont été progressivement dédiées, et adaptées à travers de nouveaux dispositifs (glissière de sécurité, rond-point notamment), à l'usage exclusif de l'automobile.

Dispositifs d'adhérence des réseaux au tiers-espace

Cette dissociation relative entre les grands réseaux et les espaces d'urbanisation dispersée génère entre eux des disposi-

Figure 2. Carré picard – réseau capillaire des routes départementales, voies communales et chemins ruraux



Source : Brès+Mariolle, Ipraus-Ausser, 2011

tifs d'adhérence (Amar, 1993) par points et en faible nombre: échangeurs ou diffuseurs autoroutiers de campagne; giratoires liés à des pôles d'activités ou commerciaux; grand carrefour prenant la dimension d'une plateforme, contournements de bourgs; gares rurales, parce que non associées physiquement à une centralité urbaine; et, en suivant la trame fine des voies subverties, centralités linéaires des anciens villages-rues; interminables entrées de villes, qui commencent de façons sporadiques parfois à plus de trente minutes de trajet automobile de l'agglomération qu'elles annoncent, etc.

Cependant, entre les mailles de ces grands réseaux, l'occupation dominante du sol par des espaces ouverts, qu'ils soient

agricoles, naturels, ou de statut incertain comme les friches ou les délaissés, autorise une certaine liberté de halte et partant, d'appropriation des rives des réseaux locaux, des bas-côtés des routes et des chemins chantés par Sansot (1996), ainsi qu'une adhérence potentiellement ubiquiste des modes de déplacement, et du mouvement automobile en premier lieu, aux territoires traversés par ces voies: il est ainsi bien plus facile de stationner son véhicule au bord d'une route de campagne que le long du trottoir d'un secteur urbanisé. C'est de cette double caractéristique d'adhérence – adhérence restreinte des grands réseaux structurants et adhérence ubiquiste des réseaux locaux – que la riveraineté au sein du tiers-espace tire ses spécificités.

Tiers-espace: une proposition conceptuelle pour dire quoi de nouveau ?

À la notion classique et d'origine purement statistique de périurbain, nous préférons ici celle moins partagée mais plus riche de problématiques de tiers-espace. Le terme a déjà été utilisé dans plusieurs sens différents (Vanier, 2010): les premières fois, sans doute, par Henri Lefebvre et Jean Rémy (1984), puis dans des sens assez éloignés par Jean Viard (1990) et Edward Soja (1996). On l'utilisera ici pour désigner le caractère hybride des campagnes urbaines, sans avoir à les inscrire dans un des deux référentiels dominants, que sont l'urbain et le rural, précisément parce que ces campagnes urbaines accueillent une forme quotidienne de l'interterritorialité.

Cette distinction par le troisième type est-elle fondamentale ou passagère? A-t-on réellement affaire à une nouvelle modalité d'occupation de l'espace qui va durablement s'instaurer (et l'adverbe ne manque pas de paradoxe), ou bien ne s'agit-il que d'un phénomène de type métamorphique, qui verrait, pendant quelques générations, le trouble dominer entre villes et campagnes, en attendant que la clarté binaire se rétablisse, et qu'on revienne à des « vraies villes », compactes et bien délimitées, séparées par des « vraies campagnes », non urbanisées?

En utilisant ce terme préférentiellement à « périurbain », nous ne tranchons pas cette question prospective (Cordobes et alii, 2010). Il suffit de considérer qu'aujourd'hui, de larges fractions de la France (et bien au-delà) ne relèvent ni de la seule logique urbaine, ni de la seule logique rurale, même si évidemment elles n'y échappent pas dans leur fonctionnement systémique, leur matérialité, leur sociabilité, etc. Il y a tiers-espace (ou plutôt il y a usage de ce terme), précisément pour reconnaître une mutation contemporaine, sans la méjuger a priori à l'aune des modèles initiaux que sont, de fait, la ville et la campagne.

DRÔLES D'ENDROITS POUR UNE RENCONTRE

La connexion, la halte, et autres lieux-moments cruciaux

Ces spécificités de la riveraineté au sein du tiers-espace font que la mise en mouvement de ses habitants doit être appréhendée à deux échelles :

- celle des parcours de longue portée qui passe par l'accès aux points d'entrée dans les réseaux interurbains, en faible nombre comme on va le voir ;
- celle de l'accessibilité à des ressources dispersées mais qui correspond en majorité à des déplacements de faible portée, il faut toujours le souligner, et qui permettent d'accéder aux pôles urbains ou de services, qu'ils se situent en secteurs d'urbanisation agglomérée ou diffuse.

Ainsi dans les espaces picards d'urbanisation dispersée, les déplacements de longue portée restent minoritaires en nombre et en kilomètres parcourus : les parcours domicile-travail inférieurs ou égaux à 4 km regroupent près de 60% des actifs qui y vivent et correspondent à 15% de la distance totale parcourue ; tandis que 70% des actifs font des navettes de moins de 10 km (Brès et Mariolle, 2013).

Cependant, les contraintes de distance et de dispersion, auxquelles les transports en commun ne peuvent pas répondre de manière efficace et soutenable économiquement, imposent le recours à une solution individuelle de déplacement, le véhicule particulier le plus souvent. Il permet soit d'accéder directement à sa destination, soit de se rabattre sur les points d'en-

trée aux grands réseaux de déplacement, autoroute ou gare. C'est l'accès aux points d'adhérence à ces grands réseaux, principalement routiers (autoroute et voie rapide) qui représente alors le passage obligé.

Aujourd'hui, l'augmentation du coût de l'énergie et les exigences environnementales encouragent les usages partagés des véhicules particuliers. On constate ainsi l'apparition, au droit des échangeurs et des péages, d'aires de covoiturage, sauvages ou, progressivement aménagées par les collectivités. L'observation d'une aire de covoiturage située à l'un des péages de l'autoroute A1 révèle que la principale motivation des usagers est économique, et liée au défraiement de leurs déplacements. Il s'agit plutôt de pratiques d'opportunité limitées par exemple à la durée d'un chantier (Brès+Mariolle, Ipraus-Ausser, 2011). Les aires de covoiturage concrétisent ainsi dans l'espace des formes de solidarité, parfois économiquement contraintes, mais porteuses de modes d'inscription spatiale des mobilités automobiles qui font passer de l'individuel au collectif, que ce soit sur l'aire de stationnement que l'on s'approprie pour un temps ou dans l'espace confiné du véhicule partagé. Ces pratiques se développent de plus en plus par l'intermédiaire des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), supports efficaces de diffusion des initiatives locales qui émergent par exemple en grande couronne francilienne, qu'elles portent sur des solidarités locales (2) ou sur la mobilité des salariés (3). Ancrées dans le quotidien des individus, et s'appuyant notamment sur les réseaux sociaux, ce sont des outils de communication souples dans l'environnement numérique quotidien de l'utilisateur (BMCA, 2013).

Adhérence et Riveraineté

La notion de riveraineté a été proposée pour dépasser la simple qualification d'une voie à partir des critères de vitesse autorisée et/ou de situation hiérarchique dans le réseau routier; autant de critères qui ignorent les territoires que cette voie traverse (Brès, 2006).

À travers elle, il s'agit au contraire de qualifier une voie en fonction de l'intensité des interactions qu'elle entretient avec les secteurs situés sur ses rives. La riveraineté d'une voie dépend ainsi de l'adhérence (Amar, 1993) à ce territoire des différents mouvements qu'elle accueille. On estimera par exemple qu'une autoroute se définit par une riveraineté nulle dans la mesure où sa conception sectorisée interdit tout arrêt des véhicules automobiles qui l'empruntent (à l'exception des arrêts « d'urgence » ou dans les aires « autoroutières » elles-mêmes sectorisées), donc toute interaction directe avec le territoire traversé; il n'y a pas d'adhérence entre la circulation automobile et le territoire qu'elle traverse. Tandis qu'une rue présente une riveraineté de forte intensité: le piéton (ou le cycliste) peut s'y arrêter à tout moment pour accéder aux différentes fonctions qui trouvent place le long de ses rives; de même que, dans le principe, l'automobiliste, en fonction des dispositifs prévus à cet effet (arrêt, station, aire de stationnement...). L'adhérence de ces mouvements au territoire urbain est totale, en théorie du moins.

Qualifier une voie en fonction de sa riveraineté, c'est donc prendre en compte sa vocation au sein d'un territoire. La notion de riveraineté intègre ainsi les opportunités d'inscription spatiale des mobilités en relation avec la présence sur ses rives de fonctions urbaines, dans l'acception la plus large (du centre commercial au départ de chemin de grande randonnée, ou, comme on va le voir, du commerce de rond-point à l'aire de covoiturage). Le développement de cette notion de riveraineté ouvre une palette étendue de dispositifs où différents types de mouvements et une diversité de fonctions riveraines peuvent se combiner, dans la logique d'un processus de réappropriation partielle d'une voie par les territoires situés sur ses rives, d'attrition suivant le terme proposé par Jacobs (1991).

L'appropriation du réseau maillé local par les automobilistes introduit en retour des formes de reterritorialisation du mouvement, qui illustrent parfois l'adaptation de pratiques issues du monde rural à l'usage dominant de l'automobile. Ainsi, au cours de ses trajets quotidiens, l'habitant du tiers-espace, pas moins urbain au plan de la sociabilité que l'habitant des villes, pratique avec autant de fréquence la halte et la rencontre, et avec peut-être davantage de disponibilité que lui. On salue facilement les quelques personnes croisées sur une route de campagne, et on s'arrête souvent pour échanger quelques mots avec elles, tandis que l'on ignore les très nombreuses personnes que l'on côtoie au cours d'un trajet en ville, notamment dans les transports en commun. Quelle différence sinon entre une conversation tenue sur le trottoir d'une voie urbaine et celle improvisée sur un bord de route, entre automobiliste et piéton ou même entre deux automobilistes stationnés porte à porte?

Dans les deux cas on s'approprie pour un temps une portion du domaine public. Mais son statut et son usage sont en ville déterminés (le trottoir) et contrôlés; ils ne le sont que très imparfaitement dans le tiers-espace (les bas-côtés), ce qui laisserait d'autant plus le champ libre à toutes les combinaisons entre différentes formes de mouvement et de halte, si la voiture n'exerçait pas sa domination sur le réseau et ne représentait un réel danger pour ses autres usagers.

L'échange marchand est également à l'origine de formes spécifiques de rencontre entre pratiques de mobilité et activités

riveraines. C'est en particulier le cas des commerces forains et/ou informels qui s'installent en bord de route ou sur les aires de stationnement aménagées ou improvisées pour tirer profit des flux automobiles. Ainsi, les camionnettes de vente de pizzas ou de frites, à consommer sur place ou à emporter, sont à l'origine d'une occupation collective des bords de route, provisoire et le plus souvent simplement tolérée à défaut de l'obtention d'une autorisation – permission de voirie ou permis de stationnement. C'est le cas également des stands de vente de produits agricoles du terroir qui font se rencontrer le passant et le producteur local. Ces types de commerces, qui se sont multipliés depuis ces dernières années, illustrent des tentatives de captage des flux automobiles, au bénéfice d'une économie individuelle, souvent précaire (Crawford, 2005). Les commerces qui se développent au droit des giratoires aménagés sur les grands axes de déplacement participent également de cette congruence entre pratiques de déplacement et activités riveraines.

S'ajoutent à ces situations de riveraineté liées à la mobilité individuelle, et dans une logique inverse, celles liées à une offre marchande mobile qui remédie aux sédentarités contraintes dans un espace de faible densité. C'est le cas des commerces itinérants (boulangier, boucher, épicier, poissonnier) qui trouvent une nouvelle actualité en répondant notamment aux difficultés de déplacement de populations vieillissantes ou précaires, victimes de la dépendance automobile (Dupuy, 1999; Motte-

Baumvol, 2007). Ils renouent ainsi avec les anciennes pratiques rurales qui faisaient se rencontrer à intervalles réguliers (quotidiennement pour le boulanger, ou hebdomadairement pour le poissonnier, l'épicier ou le boucher) au bord de la route, ou à un carrefour, les habitants des villages ou des hameaux riverains. Ils innovent également avec les livraisons à domicile qu'ont su développer auprès des populations âgées aussi bien les fournisseurs d'aliments surgelés que les pharmaciens comme le constat en a été fait, en Picardie par exemple (Brès+Mariolle, Ipraus-Ausser, 2013). Dans ces cas observés, ce n'est plus l'activité locale qui se rapproche des lieux du mouvement (rives des voies, carrefours et nœuds des réseaux), c'est la mobilité qui va à la rencontre des établissements humains dispersés au sein du tiers-espace.

Certaines de ces situations de riveraineté s'appuient ainsi sur ce qui relève de « ruses », au sens de Certeau (1981), et produisent, au moins dans un premier temps, des « moments-lieux » informels, éphémères, discrets, avant que parfois une réponse collective ou publique ne reprenne la main et formalise le cadre de la halte ou de la connexion.

Toutes ces ruses, pour pallier la distance et l'éloignement, participent de formes de sociabilité qui associent mobilité et habitabilité dans un double mouvement caractéristique de la riveraineté: inscription territoriale des mobilités, ici automobile, et développement ou adaptation locale de pratiques de proximité. Elles permettent d'explorer des formes de territorialité plus ouvertes et d'une certaine façon plus inventives, d'imaginer de manière prospective une grande diversité de figures de la riveraineté propres au tiers-espace, ce qui invite alors à restituer aux routes et aux chemins leur vocation d'espace public du tiers-espace.

Jeux de vitesses: frottements et facilités

En effet, la rive n'est pas que ce bord de flux où le mouvement est tenté de s'interrompre, par la halte, ou de changer de mode, par la connexion. Du point de vue de l'occupant d'un lieu fixe, d'un établissement, qu'il s'agisse d'y loger ou d'y mener une activité, c'est aussi une façade sur le réseau, un front plus ou moins attractif ou douloureux au contact du passage, avec ce qu'il génère comme ressources pour le commerçant ou comme désagréments pour le résident. De ce dernier point de vue, la riveraineté périurbaine est moins la quête d'une adhérence du réseau au territoire que son contraire: celle d'une protection, paysagère, phonique, sécuritaire, comme si, les réseaux qui

sont la condition même du tiers-espace lui devenaient insupportables du moment qu'on les quitte.

Une des raisons de cette contradiction est que, ici comme ailleurs, la vitesse bouscule l'espace. Dans les cœurs urbains hyperconnectés, le frottement de la vitesse fait partie de l'urbanité (Lynch, 1960), du spectacle urbain, même s'il génère encore bien des conflits, voire pour certains une véritable angoisse « dromologique » (Virilio, 1995). Dans le tiers-espace, on mettra l'accent sur une autre dimension de ce frottement: la diversité des vitesses qui y coexistent (Ollivro, 2000); l'amplitude entre la lenteur du piéton, qui chemine, et la grande vitesse ferroviaire, pour ne s'en tenir qu'à elle; la variété des dispositifs d'accélération et de décélération qui organisent dès lors l'espace, et permettent avec une facilité sans égale de passer de 3 à 30, 50, 90, 110, 130, 200 ou 300 kilomètres à l'heure.

Certes, le tiers-espace n'a pas le monopole de cette pluralité de vitesses, et les agglomérations en vivent depuis longtemps les dangers. Mais précisément: tandis que l'urbanisme fonctionnaliste n'a eu de cesse de séparer les flux selon leur vitesse – en particulier dans le tiers-espace – et que ses héritiers critiques ont réimposé la ville piétonne, c'est-à-dire la ville à vitesse unique autorisant les modes « doux », ou « actifs », et le partage de l'espace de circulation, le tiers-espace est devenu au contraire le champ de toutes les vitesses, y compris de tous leurs excès.

Il y a deux manières d'appréhender ce devenir. À l'aune du référentiel urbain, quel qu'en soit le modèle dominant, comme du référentiel rural (qu'on a tendance à enfermer dans la lenteur un peu vite et à tort comme en témoignent les statistiques des victimes d'accident de la route), l'espace à toute vitesse est inacceptable. Il ne peut être que la preuve d'un déploiement déraisonné des réseaux dans le territoire, avec son cortège d'excès, d'agressions et de dépréciations (bruit, pollution, accidents). D'autant plus indéniables que, bien souvent, aucune intermodalité, aucun espace de décélération et d'insertion dans les flux, aucun effet de lieux, ne viennent dire ce que le territoire gagne, ou pourrait gagner, à la présence des réseaux qui le traversent. Riveraineté parfois défensive, fermée à ce qui s'impose à elle sans ménagement, sans aménagement. On est tenté alors d'aller jusqu'au bout du divorce du territoire avec ses grands réseaux: autant détourner, cloisonner, murer, dissocier espaces de l'établissement et du séjour pour faire en sorte que la circulation devienne quasi invisible, pour que le territoire

redevienne l'espace de l'immobile. Et tant pis si cet espace de l'immobile (vite conduit alors à revendiquer l'immuable) ne fonctionne en fait qu'en lien organique avec les réseaux qui l'enserrent.

Mais cette situation, bien réelle dans les espaces de périphéries urbaines et de corridors de grands passages, ne résume pas toutes les modalités de coexistence des vitesses dans le tiers-espace. L'adhérence, c'est bien quand le passage d'une vitesse à une autre est matériellement facilité par la configuration des lieux, autorisé dans les pratiques, voire recherché par des stratégies combinées (explicitement ou non), entre ceux qui font les réseaux et ceux qui les ponctuent d'établissements.

Tous les réseaux ne sont cependant pas fréquentables en leurs rives et tous les espaces de circulation ne sont pas habitables. L'intrusion de la vitesse soulève de vrais dangers. Il n'en reste pas moins que le mouvement est constitutif de l'habitabilité des territoires du tiers-espace, et que c'est en certains des lieux d'accroche pragmatique des réseaux aux territoires que se joue une part de cette habitabilité.

CONCLUSION

Cette combinaison d'approches théoriques et d'observations de terrain esquisse une nouvelle lecture du tiers-espace guidée par les mobilités qui le caractérisent. Elle révèle les spécificités des relations qui lient réseaux et territoires d'urbanisation dispersée et contribuent à l'émergence de nouvelles formes de mobilité en même temps que d'habitabilité. Spécificités qui, à leur tour, illustrent notamment comment des solutions individuelles apportées aux contraintes propres au tiers-espace (distance et dispersion) participent à la résolution d'enjeux collectifs, notamment liés à son aménagement durable.

Dans l'espace constamment circulé qu'est cet urbain dispersé et généralisé, nous devons apprendre à prendre en compte la part d'habitabilité que génère la mobilité, part analysée ici au prisme de la riveraineté, forme d'inscription territoriale des mobilités. Ne pas reconnaître cette part, ne pas en discuter, ne

pas en faire l'objet d'une attention collective, serait appauvrir l'habitabilité du tiers-espace. Chacun sait l'importance du bord de rue, du trottoir, du carrefour, du cours, de la promenade, de la contre-allée, et des mille et un lieux de halte, improvisée ou non, dans la ville dense, monopole revendiqué d'urbanité. L'absence, au sein du tiers-espace, de ces formes historiques de la ville, auxquelles s'est parfois substituée celle du village-rue, ne signifie pas l'absence de pratiques du même registre, vécues, comme on l'a vu, à travers des situations spécifiques où l'automobile joue un rôle prédominant, et parfois écrasant.

On peut toujours, à juste titre, critiquer la pauvreté des formes contemporaines d'aménagement du tiers-espace, en particulier celles qui inscrivent les réseaux dans les territoires, parmi lesquelles triomphe l'omniprésent rond-point. Il n'empêche qu'ici comme ailleurs, les pratiques finissent par l'emporter sur les formes, les détourner, les déborder. L'espace circulaire s'habite, même dans le tiers-espace. Au contraire de la ville, ce ne sont pas des foules qui inventent ici l'habitabilité mobile – avec ses rassemblements, ses flux, ses rites – mais des individus, des « circulants », comme il y a des habitants, ou, selon la proposition de Chalas (2004), des « territoriants ». Ce faisant, ils finiront forcément, sinon par réenchanter les ronds-points, bords de pénétrantes, et autres abords de péages autoroutiers, du moins à les investir d'un sens nouveau qui rendra moins énigmatiques l'habitabilité et la territorialité du tiers-espace. C'est la lecture de cet investissement paradoxal et modeste qui doit par la suite enrichir la recherche consacrée à ces territoires.

Antoine Brès est Professeur associé à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, membre de l'UMR Géographie-Cités, architecte-urbaniste, co-gérant de l'agence Brès+Mariolle. antoinebres@bresmariolle.fr

Martin Vanier est Professeur à l'Institut de Géographie Alpine à l'Université de Grenoble Alpes, membre de l'UMR PACTE, directeur d'études au sein de la coopérative conseils Acadie (Paris). vaniermartin@gmail.com

NOTES

(1) Cet article fait partie de la recherche « De l'habitabilité à la territorialité et retour : à propos de périurbanités, d'individus et de collectifs en interactions », travaux financés dans le cadre de l'ANR « les énigmes spatiales de la vie en société » coordonnée par M. Lussault, et conduits actuellement par les

équipes de géographes (UMR PACTE Grenoble, UMR CITERES Tours, UMR SET Pau), d'architectes-urbanistes (UMR ACS Paris-Malaquais), et de sociolinguistes (FRE ART-Dév Montpellier), sous la direction conjointe de Romain Lajarge, Marie-Christine Fourny et Martin Vanier (UMR PACTE).

(2) Le Collectif d'associations Pôle Économie Solidaire d'Étampes a ainsi créé un programme de mobilité solidaire en partenariat avec le Conseil Général de l'Essonne.

(3) L'initiative « Laisse ta voiture au garage » est née de la

convention de revitalisation Faurecia qui a identifié la mobilité des salariés comme une priorité. Les covoitureurs sont mis en relation grâce à une plateforme numérique.

BIBLIOGRAPHIE

- AMAR G., 1993, « Pour une écologie des transports », *Annales de la Recherche Urbaine - Mobilités*, n°59-60, pp. 141-151.
- BACQUÉ M.-H., BRÈS A., MARIOLLE B., 2005, « Pratiques de passage et de proximité en milieu périurbain », dossier: Les échos du local, *Lieux communs*, n°8, pp.105-125.
- BARATTUCCI C., 2006, *Urbanisations dispersées*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes
- BAUER G., ROUX J.-M., 1976, *La rurbanisation, ou la ville éparpillée*. Paris: Éditions du Seuil
- BMCA (Brès+Mariolle et Chercheurs Associés), 2013, *Le grand Paris des densités dispersées*, Mariolle B. (dir.), Paris: AIGP
- BORDREUIL S., 2007, « Urbaniser le mouvement? Flux et interactions », in: Bourdin A. (dir.), *Mobilité et écologie urbaine*, Paris: Éditions Descartes et compagnie, pp. 127-140.
- BOURDIN A., 2012, « Le périurbain, maudit ou sauvé? », *Espaces et sociétés*, n°148-149, pp. 195-218.
- BRÈS A., 2006, « De la voirie à la rue: riveraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines », *Flux*, 2006/4-2007/1, n°66-67, pp. 87-95.
- BRÈS A., 2013, *Les figures discrètes de l'urbain généralisé*, Habilitation à Diriger les Recherches, Paris 1 Panthéon-Sorbonne
- BRÈS+MARIOLLE, IPRAUS-AUSSER, 2011, *Les figures d'une écomobilité périurbaine entre intermodalité obligée et densité dispersée*, rapport de recherche du programme PUCA *La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable, ménager les territoires de vie des périurbains*
- BRÈS A., MARIOLLE B., 2013, « Éco-mobilités et urbanisation dispersée: les enseignements du Carré picard », in: Brun G. (dir.), *Ville et Mobilités, Nouveaux regards de la recherche*, Paris: Economica, pp. 41-55.
- CHALAS Y. (dir.), 2004, *L'imaginaire aménageur en mutation*, Paris: L'Harmattan
- CHARMES É., 2010, "Cul-de-sacs, superblocks, and environmental areas as supports of residential territorialisation", *Journal of Urban Design*, Vol. 15, Issue 3, pp. 357-374.
- CORDOBES S., LAJARGE R., VANIER M., 2010. « Vers des périurbains assumés », *Territoires 2040*, Datar – La documentation française, n°2, pp. 21-32.
- CRAWFORD M., 2005, *Everyday Urbanism*, Ann Arbor: University of Michigan
- DE CERTEAU M., 1980, *L'invention du quotidien, Tome 1, L'art de faire*, Paris: Gallimard
- DUPUY G., 1999, *La dépendance automobile*, Paris: Anthropos Economica
- HÉRAN F., 2012, « Quel avenir pour le vélo dans le périurbain? », *Vélocité*, n°115, pp. 13-15.
- JACOBS J., 1991 [1961], *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liège: Mardaga
- LÉVY J., 2013, *Réinventer la France*, Paris: Fayard
- LYNCH K., 1960, *The Image of the City*, Cambridge (MA): MIT Press
- MANGIN D., 2004, *La ville passante*, Paris: Éditions de La Villette
- MOTTE-BAUMVOL B., 2007, « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services: Le cas de la grande couronne francilienne », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 5/2007 (décembre), pp. 897-919.
- OLLIVRO J., 2000, *L'homme à toute vitesse: de la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes
- RÉMY J., 1984, « Centration, centralité et haut-lieu: dialectique entre une pensée représentative et une pensée exploratoire », *Revue de l'Institut de Sociologie*, n°3-4, pp. 449-486.
- SANSOT P., 1996, « Chantons les bas-côtés », *Les cahiers de médiologie*, n°2, p. 88.
- SECCHI B., 1999, « La ville diffuse », *Urbanisme*, n°306, pp. 6-13.
- SOJA E., 1996, *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-imagined Places*, Cambridge (MA): Blackwell
- VANIER M., 2010, *Le pouvoir des territoires: essai sur l'interterritorialité*, Paris: Economica-Anthropos
- VANIER M., 2012, « Campagnes pour tous! Un ailleurs métropolitain », in: Guillot X. (dir.), *Du terrain à la recherche: objets et stratégies, Espace rural et projet spatial*, vol.3, Publications de l'Université de St-Étienne, pp. 32-40.
- VANIER M., 2013, « Que faire avec les étalés? », Hors Série: Questionner l'étalement urbain, *Urbanisme*, n°46, pp. 41-42.
- VIARD J., 1990, *Le tiers espace, essai sur la nature*, Paris: Anthropos
- VIARD J., 2012, *Nouveau portrait de la France: la société des modes de vie*, La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube
- VIRILIO P., 1995, *La vitesse de libération*, Paris: Éditions Galilée