

Alsace : Périurbanisation

Stammtisch scientifique du 2 Décembre 2009
 Les conflits liés à la périurbanisation :
 éléments d'analyse sociologique

Antoine Danet
mailto:
antoinedanet@hotmail.fr

Intervenants :

- *Elodie Piquette, doctorante en sociologie, Centre de Recherche et d'Etudes en Sciences Sociales*
- *Stéphane Heim : doctorant en sociologie, Laboratoire « Cultures et Sociétés en Europe »*

Modérateur :

- *Raymond Woessner, administrateur de l'APR, maître de conférences en Géographie*

Pour débiter la séance, R. Woessner a rappelé les enjeux de ce cycle de réflexion sur la périurbanisation et de ce stammtisch. Deux séances ont déjà été réalisées, une première introductive présentée par R. Woessner et une seconde animée par B. Aubry au sujet de la création d'une base statistique communale pour l'Alsace. Si les axes d'analyse sont pour l'instant très diversifiés, une compréhension globale du phénomène périurbain devrait émerger progressivement, au fil des travaux et contributions, en recoupant ces différentes approches.

Aujourd'hui, E. Piquette et S. Heim, respectivement membres du laboratoire « Cultures et sociétés en Europe » et du laboratoire « Centre de recherches et d'études en sciences sociales », ont traité de la question du conflit dans le cas de la périurbanisation sous un angle sociologique. S'appuyant sur leur thèse qu'ils préparent actuellement, ils ont mis en avant l'impact sur le territoire d'un grand groupe industriel comme PSA, pour S. Heim, et les conflits d'usages autour du vieux Rhin, pour E. Piquette.

La notion de conflit appliquée à la périurbanisation

Les deux contributeurs ont d'abord voulu préciser la notion de conflit en soulevant certaines questions. Où commence et où s'arrête le conflit ? Doit-on parler de vice ou de vertu du conflit, c'est-à-dire est-il destructeur, au quel cas il est souvent considéré comme une pathologie sociale, ou au contraire créateur? De quels groupes est-il le fait, fait-il émerger des groupes particuliers? La définition du dictionnaire des sciences économiques et sociales permet d'y voir plus clair, le conflit serait « la discorde, la lutte, l'affrontement entre des groupes opposés avec des intérêts propres ». Cela a conduit E. Piquette à insister sur la fonction sociale du conflit : il est révélateur de problèmes, il suppose une action collective et exerce à ce titre une fonction mobilisatrice.

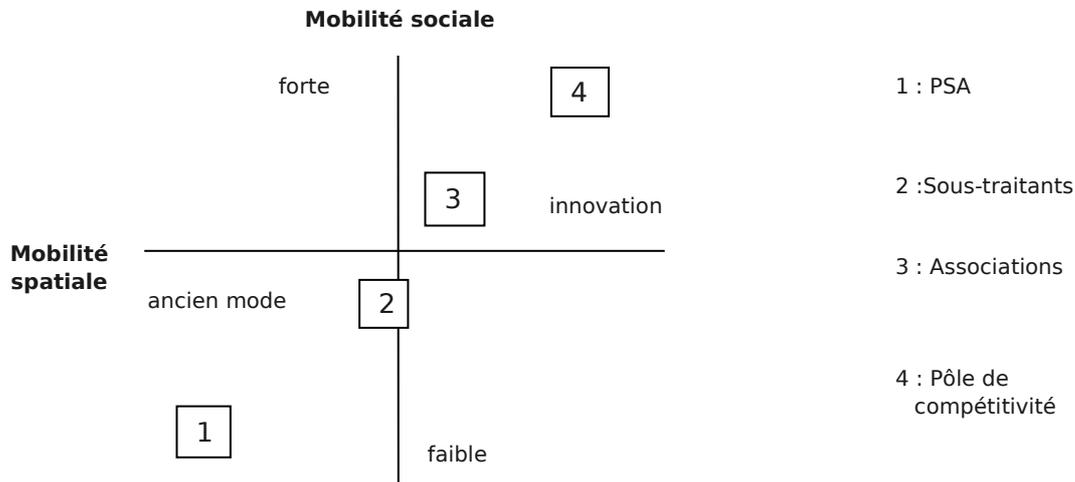
Deux approches théoriques ont ensuite été exposées : une approche marxienne, qui pose la société comme produit des rapports conflictuels. La société est faite de clivages, avec de part et d'autres des dominants et des dominés. L'approche de G. Simmel permet d'introduire un élément dynamique dans le conflit. Il n'est pas seulement figé, il faut aussi l'entendre comme un échange, un partage, qui en font un processus créant un nouveau produit social. Du conflit émerge toujours quelque chose, mais que va-t-il créer dans le cas de la périurbanisation? En se référant également à P. Lascoumes et à sa notion de forum hybride, S. Heim a rappelé que la périurbanisation ne cristallise pas un conflit, mais une somme de conflits, avec une pluralité d'intérêts en jeu. Le conflit au sens simmélien implique aussi un objet conflictuel, une pomme de discorde autour de laquelle le conflit se forme. Ici, nous allons constater que le territoire, mais aussi les modes de vies, les représentations de l'espace (le périurbain est-il perçu comme valorisé ou comme dégradé ?) sont autant de sujets de conflits potentiels.

Chacun des contributeurs a ensuite exposé son propre objet d'étude.

Les conflits autour de la mobilité

S. Heim, qui étudie le cas de PSA et de son bassin d'emploi en Alsace et en Franche-Comté, a voulu mettre en évidence les conflits liés à la mobilité. Il a pour cela distingué deux types de mobilités : la mobilité spatiale et la mobilité sociale. Les mettre en relation permet de voir émerger certains phénomènes. La mobilité spatiale influence notamment la mobilité sociale: les nouveaux modes de déplacement structurent de plus en plus l'habitat, la société, mais qui a accès à ces nouvelles formes de mobilité ? Et la situation de périurbain renvoie aussi à une gestion familiale, le choix de la distance entre habitat et lieu d'emploi et de scolarisation y est notamment lié : on retiendra que la distance travail-domicile maximale est de 35km et que la distance médiane est de 8km pour un périurbain.

S. Heim a ensuite tenté de modéliser ce croisement des mobilités spatiales et sociales suivant les acteurs impliqués. Il a distingué quatre acteurs, qui se situent donc différemment face à la mobilité spatiale et sociale : PSA, ses sous-traitants, la société civile ou les associations, et le pôle de compétitivité « Véhicule du futur » de Mulhouse.



1/ PSA : la firme n'est pas en pointe sur le développement de nouvelle génération de voitures, elle s'y investit peu (aide peu à la mobilité spatiale nouvelle) et la main-d'œuvre qu'elle mobilise sur le territoire est très dépendante de PSA et reste dans l'entreprise (implique une faible mobilité sociale). PSA représente 3300 emplois directs sur Mulhouse, et avec 35000 emplois de second rang induits sur son bassin d'emploi. Le poids de PSA est considérable sur les mobilités à travers le territoire alsacien : la distance moyenne du trajet domicile travail pour un employé de PSA est de 16 km, mais la moitié des employés habitent à moins de 10 km de leur lieu de travail, ce qui induit un certain resserrage de la population autour des usines PSA.

2/ Sous-traitants : très dépendants de PSA, ils en reprennent les caractéristiques, mais à moindre degré : ces PME sont plus ouvertes à l'innovation et aussi plus mobiles sur le territoire.

3/ Associations : elles tentent souvent de favoriser les nouvelles mobilités, douces notamment.

4/ Pôle de compétitivité « véhicule du futur » : à l'inverse de PSA, il tente de développer des nouvelles formes de mobilité, et essentiellement les mobilités dites durables, qu'elles soient urbaines ou périurbaines. Il travaille d'ailleurs assez peu de concert avec le constructeur automobile, qui a peu investi le pôle de compétitivité, à l'exception du groupe de réflexion « Perfo-est » qui y a été intégré. Le pôle travaille

en relation avec beaucoup d'autres pôles européens et fait surtout du benchmarking à l'international, ce qui implique une forte mobilité des acteurs mobilisés par ce pôle. Cet acteur se situe à l'opposé exact de PSA sur la thématique de la mobilité. On voit là une source de conflit potentiel.

S. Heim a insisté sur le faible niveau d'interaction de ces acteurs, très atomisés. Ils ne forment donc pas un système commun qui permettrait de penser le périurbain. Il a aussi isolé deux axes majeurs de conflit entre ces acteurs : la consommation (quelle consommation est source de pollution et de dégradation de l'environnement? Est-ce directement PSA, via les produits que la firme propose, où les consommateurs par leur mode de vie?) et la forme de mobilité (alors que les associations ventent le covoiturage, PSA y est indifférent voire hostile et campe sur le modèle de la voiture individuelle).

A suivre : à terme, PSA va-t-il s'intégrer différemment dans cette configuration d'acteur, en participant d'avantage au pôle de compétitivité?

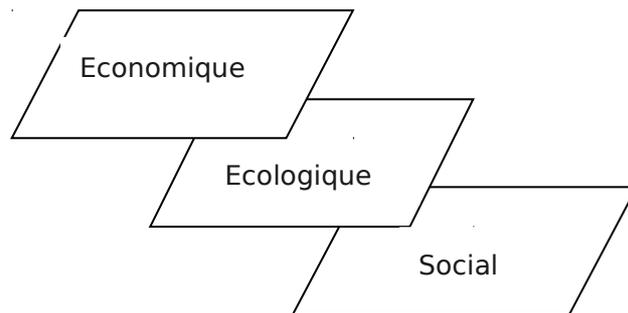
A suivre : quelle conception du périurbain pourrait émerger du croisement entre ces différents acteurs?

Les conflits d'usages autour du vieux Rhin

C'est ensuite E. Piquette qui a présenté ses réflexions sur l'espace du vieux Rhin, objet de conflits potentiels et surtout de représentations divergentes. Le vieux Rhin constitue une partie non canalisée du fleuve qui, avec son agrément paysager, est devenu pour une part importante un espace de pratique de loisirs. Il inclut également la « petite Camargue alsacienne », une zone naturelle protégée entre le vieux Rhin et le canal. Il s'agit aussi d'un bassin de population conséquent susceptible de provoquer, par extension du bâti, une pression sur les espaces naturels.

E. Piquette a mentionné trois représentations qui sont portées sur ce territoire. Une représentation conservacionniste : l'homme doit conserver son environnement, c'est une vision éco-centrique. A l'opposé se trouve la représentation anthropocentrique, selon laquelle doit s'adapter à l'homme. Une dernière représentation est la vision socio-centrique, qui cherche à mettre en relations les visions précédemment citées.

L'objectif est ici de pouvoir penser les conflits autour de cet espace comme système. C'est la notion de développement durable qui chapote les différentes approches du vieux Rhin, et ce développement durable est lui-même composé de trois éléments : l'économique, l'écologique et le social, qui ont été modélisées ainsi :



Avec cette modélisation, on peut se demander de quoi sont composées les différentes couches, mais surtout quelles interfaces y-a-t-il entre les niveaux? Que se passe-t-il quand le social rencontre l'écologique, à quelle occasion se croisent-ils? Il faut donc considérer ces couches non pas comme des éléments isolés, mais comme des strates faisant système.

Enrichissements et perspectives ouvertes sur les conflits liés au périurbain

Ces présentations ont suscité de nombreuses réactions dans l'assemblée, qui ont permis de préciser les éléments saillants de la conflictualité périurbaine.

Tout d'abord, il a été rappelé qu'il s'agissait souvent de conflits de basse intensité, latents, qui ne s'expriment pas clairement. De plus, le conflit serait victime en Alsace d'une doxa locale implicite, qui le nierait, le refoulerait en recherchant toujours le consensus, et l'empêcherait de s'exprimer. Et comme la représentation du conflit et son expression détermine ce qu'il produit, on peut douter de sa qualité créatrice dans notre cas de la périurbanisation en Alsace. Tant que le conflit n'est pas perçu comme tel et explicité, il semble difficile de le lever.

A ce manque d'expression du conflit s'ajoute un élément institutionnel. Existe-t-il des lieux, des arènes où ces conflits générés par la périurbanisation pourraient être réglés ou régulés? Pour ce qui est de l'arène politique, la réponse semble négative : les questions de mobilité et de périurbanisation dépassent largement le cadre communal, que les élus privilégient toujours au détriment des instances supra communales comme le SCOT.

Le poids de deux valeurs sociales, pouvant être sources de conflits si on les oppose, a été souligné. Il s'agit de la mobilité comme droit, avec l'attachement à la liberté de circuler et le difficile renoncement au modèle de la voiture individuelle, et de

l'écologie comme déterminant politique, qui tendrait à faire triompher la préoccupation environnementale de toute autre problématique (comme le droit à la mobilité justement). On devine le profond conflit qui pourrait émerger de la confrontation de ces deux valeurs et qui se situe au cœur de la périurbanisation.

Enfin, il convient également de suivre l'évolution de la politique de recherche des constructeurs automobiles. Plus qu'un renoncement à la voiture et à la mobilité forte, peut être va-t-on assister à l'apparition de véhicules propres qui permettraient de toujours se déplacer autant et sur les mêmes distances. La transformation des mobilités ne se ferait alors pas contre la périurbanisation, mais au contraire la favoriserait.

*Rédaction :
Antoine Danet*