



HAL
open science

La co-territorialité : pour aborder les mobilités et les recompositions territoriales dans l'estuaire de la Seine

Laurent Levêque, Sylvain Pasquier

► To cite this version:

Laurent Levêque, Sylvain Pasquier. La co-territorialité : pour aborder les mobilités et les recompositions territoriales dans l'estuaire de la Seine. CIST2011 - Fonder les sciences du territoire, Collège international des sciences du territoire (CIST), Nov 2011, Paris, France. pp.302-308. hal-01352928

HAL Id: hal-01352928

<https://hal.science/hal-01352928v1>

Submitted on 11 Aug 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La co-territorialité : pour aborder les mobilités et les recompositions territoriales dans l'estuaire de la Seine

AUTEURS

Laurent LÉVÊQUE, IDEES (France)

Sylvain PASQUIER, CERReV (France)

RÉSUMÉ

La mise en place récente du Pont de Normandie et le mouvement de population auquel elle a donné lieu produit différentes modalités de rapports à l'espace et donne lieu à la constitution d'identités territoriales multiples sur la rive Sud de l'Estuaire de la Seine. Ainsi, ce qui s'affirmait explicitement dans une frontière physique marquant la discontinuité territoriale tend à se transposer symboliquement et implicitement dans la séparation qui s'instaure entre différents groupes d'habitants. L'objet d'étude a émergé de la rencontre d'une approche géographique et d'une approche sociologique. L'approche analytique de l'espace estuarien permet d'identifier des processus différenciés d'appropriation par les populations mobiles qui s'éloignent des modèles classiques. La co-territorialité pourra alors rendre compte du sens d'une nouvelle frontière manifestant des modes de socialisation et de rapports à l'espace, différents chez des personnes se côtoyant régulièrement.

ABSTRACT

The recent construction of the Normandy Bridge and the population movements that followed produced different forms of relationship to space. This leads to the formation of multiple territorial identities on the south bank of the Seine estuary. Thus, that was a physical border explicitly characterizing the territorial discontinuity tends to shift towards symbolically and implicitly in the separation that takes place between different groups of people. The object of study has emerged from the meeting of a geographical approach and a sociological approach. The analytical approach of the estuary area is used to identify differentiated processes of appropriation by mobile populations who are moving away from conventional models. The co-territoriality could then account for the sense of a new frontier. It reveals patterns of socialization and relationship to space that are different among people of the same community.

MOTS CLÉS

Co-territorialité, mobilités, discontinuité, estuaire de la Seine, interdisciplinarité.

INTRODUCTION

La question des identités territoriales se pose aujourd'hui à toutes les échelles en les entremêlant. Le problème n'est pas simplement celui que l'on pourrait poser en interrogeant le lien entre identités et territoires et, notamment, l'importance aujourd'hui du territoire dans la constitution des identités individuelles et collectives. La recherche montre qu'une telle correspondance se complexifie aujourd'hui du fait de la coprésence sur un même espace de populations vivant cet espace de manières différentes et constituant ainsi respectivement des territoires et des identités propres. Cette réalité marquée par les mobilités peut être initiée par la construction d'une infrastructure

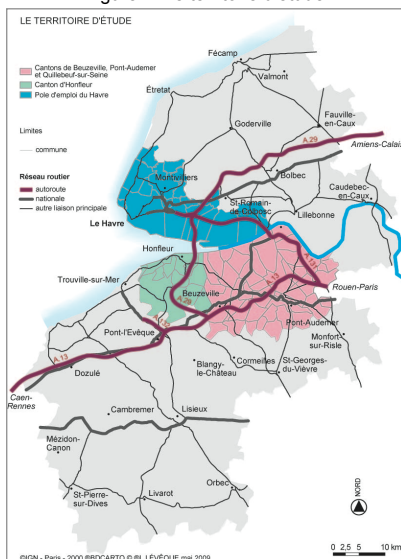
majeure comme le pont de Normandie. Elle invite à revisiter ces concepts si l'on postule que de nouvelles modalités de l'articulation entre identité et territoire manifestent et engendrent de nouvelles définitions de ceux-ci. La position d'un John Urry, (2005) sur de nouveaux « modes de voyager et d'habiter » illustre radicalement de telles réorientations.

Les éléments de recherche présentés ici s'inscrivent dans la continuité d'une série de travaux portant sur les recompositions territoriales dans l'estuaire de la Seine menés depuis 1995, date de l'ouverture du pont de Normandie (Brocard, Lévêque 1996), (Lévêque, Pasquier et al., 2008).

1. LA MISE EN SERVICE DU PONT DE NORMANDIE OU LA REDISTRIBUTION DES CARTES

Le territoire d'étude couvre les deux rives de la Seine. Il est constitué au Nord de l'agglomération havraise prolongée par sa zone industrielle et portuaire sur la plaine alluviale. C'est le pôle économique polarisant les navettes sur un vaste périmètre remontant au nord jusqu'au cœur du Pays de Caux. La rive sud est constituée d'une part des cantons ruraux de Beuzeville, Quillebeuf-sur-Seine et Pont-Audemer dans l'Eure, et d'autre part du canton d'Honfleur dans le Calvados.

Figure 1. Le territoire d'étude



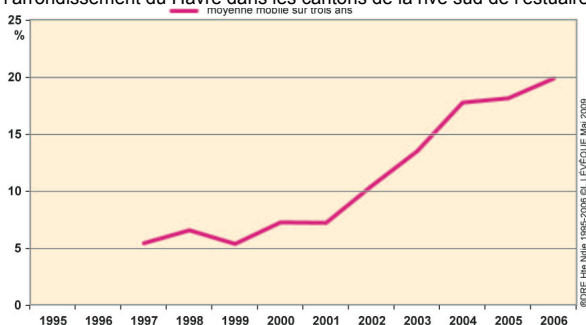
L'originalité de cette recherche ne repose pas tant dans le processus qui est examiné à savoir un phénomène relativement classique de mobilité résidentielle périurbaine dans une conjoncture de hausse des valeurs foncières urbaines, mais plutôt dans le contexte spatio-temporel sur lequel il s'applique, symbolisé par la réalisation du pont de Normandie.

Tout d'abord la discontinuité que représente un estuaire de la taille de celui de la Seine reproduit des clivages qui s'inscrivent dans les oppositions majeures du territoire français. Pour schématiser, ce que l'on peut lire encore aujourd'hui dans l'observation

des structures économiques et sociales des deux rives (Brocard, Lévêque, 1995), c'est l'opposition entre la France industrielle et urbaine du Nord et de l'Est et la France rurale et touristique de l'Ouest. Ensuite l'histoire de l'estuaire n'est pas celle d'un long fleuve tranquille. L'expression « de l'autre côté de l'eau » qui désigne chez les Havrais les rives calvadosiennes bien visibles depuis la ville, traduit cette distance à la fois si proche et si lointaine.

Depuis un demi-siècle, la rive sud de l'estuaire est entrée dans une phase de transition résidentielle de l'espace rural vers l'espace périurbain, selon des modalités particulières. A une première vague de néo ruraux parisiens ou rouennais pour la plupart retraités, qui se sont bien intégrés dans le paysage social et urbain, succèdent depuis les années 2000 des ménages de jeunes actifs primo-accédant qui tirent parti d'un fort différentiel de prix foncier avec le nord de l'agglomération havraise (Fig. 2).

Figure 2. Évolution de la part des logements construits par des ménages originaires de l'arrondissement du Havre dans les cantons de la rive sud de l'estuaire.



De l'analyse spatiale à une approche sociologique qualitative

La démarche adoptée n'a pas cherché à faire converger a priori les concepts venant de disciplines différentes, c'est davantage dans la progression de la recherche que l'on a pu voir émerger des passerelles entre concepts voisins. Parmi les théories qui se situent à la frontière de l'économie spatiale et de la géographie économique, le modèle de localisation résidentielle fondé sur les valeurs foncières dit également modèle de Thünen-Alonso (Derycke, 1992, Abramo, 1997) est utilisé ici non pas tant pour sa portée opérationnelle mais plutôt pour sa valeur heuristique qui permet de mettre en exergue les attendus du nouveau choix résidentiel qui s'offre aux ménages havrais avec l'ouverture du pont de Normandie et qui correspondent assez bien à la rationalité revendiquée par les ménages enquêtés.

De manière générale, l'analyse spatiale¹ permet ici de contextualiser la problématique des mobilités dans ses différentes dimensions (échelles temporelles et spatiales) qui concernent le territoire d'étude pour éclairer les enseignements de la démarche sociologique et de manière rétro active de reformuler les hypothèses initiales. Ce fut le cas notamment dans cette conclusion paradoxale que ce ne sont pas les ménages les moins aisés qui saisissent l'opportunité permise par le pont de Normandie d'accéder à des prix fonciers plus faibles pour assurer la solvabilité de leurs projets immobiliers.

¹ La place manque pour décrire le dispositif d'observation mis en place depuis 1995 (fichiers des notaires, des permis de construire, des compteurs d'eau,...), ainsi que les différents modèles qu'il a permis de tester sur l'estuaire de la Seine.

L'approche sociologique s'est efforcée, quant à elle, d'interroger les modalités d'une recomposition du territoire et du « faire territoire » du point de vue des « trans-estuariens », les habitants du Nord venus habiter la rive sud.

La rive sud de l'estuaire, trois manières d'habiter.

En utilisant le fichier du marché immobilier des notaires, l'analyse de l'origine géographique des acquéreurs de biens immobiliers (Fig.3) met en évidence trois grands types d'acquéreurs : les « Parisiens », les « Havrais » et les « Locaux ». Ils représentent trois logiques d'inscription résidentielle dans l'espace de la rive sud : l'habitant consommateur à travers sa résidence secondaire, l'habitant usager qui correspond au profil du ménage périurbain et l'habitant « habitant » qui réside et travaille au pays. Une distinction assez nette s'établit entre les cantons du Calvados où les parisiens sont majoritaires (ils représentent plus de 22% des acquéreurs), et les cantons de l'Eure où la répartition entre les trois catégories est plus équilibrée.

Figure 3. Origine géographique des acquéreurs de maisons dans les cantons de la rive sud de l'estuaire.

Localisation des :		MAISONS				
ACQUÉREURS	Honfleur	%	B & Q*	%	Ensemble	%
Dépt du Calvados	617	38,3	105	13,8	722	30,4
dt Canton Honfleur	326	20,2	62	8,1	388	16,4
Dépt de l'Eure	66	4,1	265	34,8	331	14,0
dt Cantons B&Q*	29	1,8	110	14,5	136	5,7
Dépt de la Seine-Maritime	79	4,9	153	20,1	232	9,8
dt arrondt.du Havre	46	2,9	117	15,4	163	6,9
Ile de France	359	22,3	105	13,8	464	19,6
dont Paris	229	14,2	45	5,9	274	11,6
Autes dépts	341	21,2	86	11,3	427	18,0
Etranger	89	5,5	39	5,1	128	5,4
dont GB	53	3,3	27	3,5	80	3,4
Inconnus	60	3,7	8	1,1	68	2,9
Total	1611	100,0	761	100,0	2372	100,0

*B & Q : cantons de Beuzeville et Quillebeuf/Seine
Source : PERVAL-Fichier MIN Transactions sur les Maisons années 2001-2004

La distinction de ces trois modes d'habiter et son histoire montrent qu'une première opposition, très claire, existait entre « locaux » et « Parisiens ». L'arrivée des « Havrais » introduit un troisième terme qui échappe au schéma interprétatif qu'offre cette première opposition. D'une part, les locaux ne peuvent considérer ces nouveaux habitants à l'année comme des parisiens et reporter intégralement sur eux l'image qu'ils nourrissent de ces derniers. Une proximité s'impose à travers la permanence de cette présence, entrecoupée seulement par le temps des activités professionnelles qui demeurent situées majoritairement au Havre et dans l'utilisation des mêmes services ou la participation à certaines activités, notamment autour de l'école. D'autre part, les Havrais peuvent, plus que les parisiens, se sentir les obligés d'une intégration dans le territoire d'accueil. Ils revendiquent d'ailleurs assez généralement cette « intégration » alors que se maintient une distance certaine avec les habitants originaires de la rive sud.

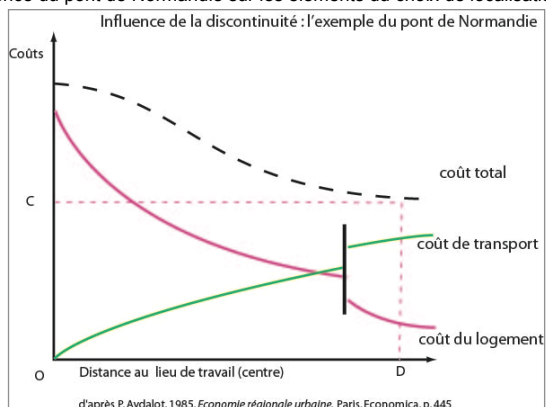
La rationalité économique du choix résidentiel n'est pas spontanée.

Cette attractivité rapide de la rive sud malgré un coût de franchissement du pont qui peut sembler dissuasif (5€) s'explique par un différentiel de coûts fonciers entre les deux rives de l'ordre du simple au double pour une parcelle constructible (prix moyen) située au nord de l'agglomération du Havre et une autre dans le canton de Beuzeville,

au débouché du pont de Normandie (source : analyse du marché immobilier des notaires). La diffusion ancienne de la périurbanisation en direction du nord de l'agglomération havraise a entraîné des temps et des coûts de transports de plus en plus élevés qui rendent compétitive la localisation dans une commune de la rive sud (Fig. 4). D'autant plus que le centre de gravité de l'emploi de l'estuaire se situe rive nord entre le centre-ville du Havre et les grands établissements de la ZIP, soit à vingt minutes des communes de la rive sud.

Cet arbitrage, qui s'inscrit bien dans la logique des modèles classiques des valeurs foncières, nécessite cependant de disposer d'un certain nombre de capacités qui vont se trouver confirmées dans les enquêtes : connaître les marchés fonciers et les opportunités qui peuvent se présenter, avoir une expérience antérieure de mobilité à longue distance, être dégagé des liens familiaux dans le pays de Caux, disposer en quelque sorte d'un esprit de « pionnier » pour se rendre de « l'autre côté de l'eau ». Il en résulte une appropriation de la rente de localisation, issue de la conjonction entre une accessibilité optimum à l'emploi et aux services urbains et de faibles coûts fonciers, par des représentants de groupes sociaux plutôt aisés, acculturés aux différentes mobilités. La discontinuité physique est abolie, mais elle se trouve transformée en une forme de discontinuité sociale.

Figure 4. Influence du pont de Normandie sur les éléments du choix de localisation résidentielle



2. L'ENQUÊTE DE TERRAIN : LE NOUVEAU SENS DE LA FRONTIÈRE

Celle-ci a pour l'essentiel reposé sur des entretiens semi-directifs menés auprès de personnes ou de familles venant de la rive Nord et venus habiter sur la rive Sud depuis un nombre d'années suffisant pour juger de leur implantation.

Cette population est hyper-mobilité. Très peu sont originaires du Havre et presque tous ont connu un parcours résidentiel les ayant conduits à plusieurs déménagements à l'échelle de la France et de ses grandes villes. La plupart n'a donc habité au Havre ou dans sa région que de façon transitoire avant d'envisager une installation plus durable sur la rive Sud. La mobilité est aussi importante au quotidien pour des individus qui travaillent au Havre et pour ceux à qui leur activité professionnelle impose des déplacements interrégionaux ou internationaux. Enfin, la facilité à se déplacer en différents endroits pour jouir au mieux des offres commerciales, de loisir et de biens culturels et les visites à des familles ou à des amis qui ne sont pas de la région renforcent cette mobilité générale.

La mise en place du pont présageait d'une suppression de la frontière physique et son usage au quotidien par une population jouant de la mobilité pourrait laisser penser que cette frontière s'effacerait également des représentations. Pourtant, la frontière de la Seine ne semble pas s'être effacée ou devoir s'effacer. Elle prend simplement un autre sens en s'installant au cœur de leur vie et en découpant différents territoires définis principalement par les usages qu'elles en font.

La frontière ne sépare plus, en effet, des populations rurales et urbaines mais elle continue d'opposer deux régions dont l'une représente la ville et l'industrie et l'autre la campagne et la ruralité. Certes, le Pont marque encore une coupure mais c'est désormais un passage et une séparation entre deux modes de vie dont l'opposition est revendiquée. Alors que la rive nord renvoie aux activités professionnelles et à la consommation utilitaire, la rive-sud renvoie à une impression de vacances perpétuelles. Le lieu d'habitation est celui de la vie en famille, d'une tranquillité appréciable pour le bien-être des enfants, d'une convivialité villageoise chaleureuse et de loisirs campagnards et écologiques. Si la ville du Havre peut-être valorisée pour ses services de santé et ses offres de loisirs sportifs et culturels, elle condense surtout les clichés négatifs de la ville comme la pollution, le stress et l'anonymat. Ces pratiques des deux rives cloisonnent nettement deux univers fonctionnels différents entre lesquels le pont et son temps de passage font figure de sas : d'un côté le cocon familial, l'espace naturel, le système de solidarité de voisinage et de l'autre, le monde du travail, des services économiques et marchands.

Il ressort de ces entretiens que différentes modalités de l'habiter et de le pratiquer peuvent coexister sur cet espace impliquant des définitions différentes des territoires et des constructions identitaires des populations (Tarrus, 2000). Ce que nous avons repéré dans les logiques de mobilité peut ainsi renvoyer à des modes d'habiter distincts. « On peut dire que les gens habitent différentes mobilités » (Urry, p.159). Ces différentes définitions peuvent s'opposer et se constituer l'une en miroir de l'autre lorsqu'elles se rencontrent (Elias, 1997) mais elles peuvent aussi coexister si elles ne se croisent pas dans une indifférence relative. C'est ce qui se manifeste, par exemple, par les usages faits de la campagne par les nouveaux venus pouvant s'opposer aux pratiques traditionnelles. Cela se retrouve également dans la participation associative. Cette dernière, souvent mise en avant par les élus et les habitants comme preuve de leur « intégration », s'avère après analyse, montrer qu'elle concerne principalement cette nouvelle population qui se retrouve assez vite fortement majoritaire dans les associations qu'elle investit au point de sembler reconstituer un entre soi dans lequel la population plus anciennement implantée apparaît marginale. D'une façon plus générale, cette population accède rapidement à une visibilité qui se manifeste dans une mise en scène urbaine de la ruralité et de ses caractéristiques supposées.

La co-territorialité : point de convergence des différentes approches

Comment à la discontinuité spatiale a succédé une forme de discontinuité sociale voyant se superposer une population nouvelle pour qui la mobilité est constitutive de l'appropriation des territoires à une population dont l'appartenance au territoire est première. Une nouvelle forme de territorialité semble ainsi venir en masquer une autre, sans véritablement l'effacer. La coexistence sur un même espace, loin de signifier la commune appartenance et identification à un territoire peut, au contraire, manifester des modalités différentes de l'identité territoriale transposant ainsi symboliquement le sens de l'ancienne frontière.

Une forme de socialisation semble ainsi venir se superposer à une autre en la recouvrant au point de produire parfois l'illusion d'une assimilation à celle-ci. Nous pouvons parler de « co-territorialité » pour exprimer le fait selon lequel la présence sur un même espace, ou sur un même territoire compris selon une acception purement

éthologique, peut donner lieu à différentes territorialités. Dans de telles différences, ce ne sont pas simplement des différences d'échelles géographiques ou encore des différences de profondeur d'un sentiment d'appartenance à un lieu ou à un autre qui sont en cause. Plus généralement, il s'agit de différences entre des formes de socialisation qui impliquent des rapports à l'espace, au temps et aux autres et qui impliquent des modalités variées dans la constitution des identités individuelles et collectives.

EN CONCLUSION

C'est la combinatoire de l'analyse spatiale et de l'analyse des discours des habitants qui donne son intérêt à ce travail, et c'est aussi la complémentarité entre des acquis scientifiques généraux portant sur la qualité des lieux, et d'autres portant sur les relations et les rapports sociaux qui nous a permis de faire émerger cette notion de co-territorialité qui serait le pendant pour l'espace de ce qu'est la multi-territorialité pour les individus.

Cette démarche de recherche permet également d'aborder d'autres questions. Ainsi, l'analyse des usages et pratiques des nouveaux habitants montre qu'ils s'inscrivent dans une temporalité différente des natifs ou des résidents occasionnels du week-end. Un même espace peut donc subir l'empreinte de temporalités différentes. Cette différence, qui mériterait d'être approfondie dans d'autres études, peut apparaître comme une dimension prégnante de la co-territorialité. Non seulement les différentes pratiques de l'espace impliquent des rapports au temps particuliers, mais les trajectoires des personnes marquées par la mobilité et une transivité du rapport au territoire les opposent à des temporalités enracinées.

REFERENCES

- Abramo P., *Marché et ordre urbain : du chaos à la théorie de la localisation résidentielle*, Paris, L'Harmattan, coll. Villes et Entreprises, 1997.
- Augé M., *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992.
- Brocard M., Lévêque L., *Atlas de l'estuaire de la Seine*, Presses Universitaires du Havre et de Rouen, 1996.
- Derycke P-H. (dir.), *Espace et dynamiques territoriales*, Paris, Economica, 1992.
- Elias N., *Logiques de l'exclusion*, Fayard, 1997.
- Lévêque L., Pasquier S., Brocard M. Pierre-Marie E., « Ils sont partis de l'autre côté de l'eau », *Mobilités résidentielles, représentations des territoires et des sociétés locales dans l'estuaire de la Seine*, Rapport de recherche pour le compte du Pôle Universitaire Normand. CIRTAI Université du Havre, LASAR, Université de Caen, 2008.
- Pasquier S., « Appartenance et affiliation », Dorna A. et Georget P. (dir.), *La démocratie peut-elle survivre au XXIème siècle ?*, Éditions In Press, 2004.
- Pasquier S., « De la communauté au territoire et du territoire à la communauté », *Revue MANA*, n°16, *Qu'est-ce qu'une communauté ?*, Pasquier S. (sous la dir.), L'Harmattan, 2009.
- Tarrius A., 2000, *Les nouveaux cosmopolitismes, mobilités, identités, territoires*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, coll. Essai, 2000.
- Urry J., *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin, 2005.

AUTEURS

Laurent **Lévêque**
UMR IDEES, CIRTAI Université du Havre
laurent.leveque@univ-lehavre.fr

Sylvain **Pasquier**
CERReV, Université de Caen
sylvainpasquier@free.fr