

LIONEL ROUGÉ

## LA POSTA IN GIOCO

### I RISCHI SOCIALI DELLA PERIURBANIZZAZIONE IN FRANCIA

La periurbanizzazione, l'espansione urbana, la frammentazione urbana, o anche la rinascita rurale, sono realtà complesse le cui definizioni possono rivelarsi spesso insoddisfacenti. In tutti i casi si tratta di un'avanzata delle aree urbanizzate, verso aree agricole o boschive, realizzata tramite villette unifamiliari. A questo processo morfologico, tuttavia, si va ad aggiungere una dimensione sociale, poiché la progressione di queste aree riflette anche un processo di differenziazione sociale e funzionale, inducendo una mobilità significativa, anch'essa individuale, che necessita la costruzione di infrastrutture e così via.

Se ci si limita a un'accezione della periurbanizzazione come processo di sviluppo delle città, di espansione urbana, si è portati immancabilmente a fare la storia delle varie successive periferie, il cui destino è stato spesso, via via che l'espansione urbana avanzava, quello di essere incorporate alla città e di diventare città: così le *banlieues* del XIX secolo o dell'inizio del XX secolo sono diventate quei «sobborghi» oggi valorizzati e ricercati, le attuali «prime corone» suburbane (metropolitane, tram, biciclette, posti di lavoro, diversificazioni, addensamento).

Ma si può avere un'altra accezione della periurbanizzazione, più restrittiva, che designa una specifica fase di crescita urbana: quella che ha aggiunto alla città, a partire degli anni 1970 (nell'ambito di una politica dell'edilizia abitativa che in Francia ha favorito, con la riforma finanziaria del 1977, l'accesso alla proprietà privata di una villetta), nuovi tessuti acquisiti su aree rurali, dove si sono massicciamente costruite abitazioni unifamiliari. Questa fase di periurbanizzazione ha contribuito all'espansione dell'area urbana in una misura maggiore rispetto a quelle precedenti, perché poggiava su una nuova capacità dei cittadini: la facoltà, data quasi a ognuno, di spostarsi con l'automobile.

Questi spazi periurbani sono stati dapprima apprezzati come spazi adiacenti alla città, che consentivano ai cittadini l'accesso a un modo di abitare e di vivere più in linea con le loro aspirazioni, ma «sotto il controllo» di una città-centro che manteneva al suo interno quasi tutti i servizi, le strutture e i posti di lavoro. Descritti, all'epoca, come spazi sede di una funzione residenziale rinnovata dalla villetta unifamiliare, non erano considerati «della città»: non avevano nessuno dei requisiti necessari e già suscitavano le ire degli urbanisti decisi a lottare contro il consumo incontrollato di spazio. L'espressione «città emergenti» (Dubois-Taine e Chalas, 1997) ha dato loro una nuova legittimità: ha avuto il merito di spingere a guardare questi tessuti urbani in un altro modo, a considerarli né «sotto-spazi urbani» né «spazi sotto-urbanizzati», ma spazi urbani «a pieno titolo», parte a tutti gli effetti della città contemporanea, da prendere per quello che sono: un nuovo modo che le società

urbane, almeno una parte di esse, hanno di iscriversi nello spazio. Ma gli urbanisti non si sono comunque «riconciliati» con il periurbano, che resta in gran parte squalificato – anche dalla legge *Solidarité et renouvellement urbain*, che invoca il ritorno a una città densa e compatta.

Se il movimento della periurbanizzazione continua, per sbriciolamento, incorporando e ibridando sempre nuove zone rurali (a volte, da principio, con la villeggiatura), le aree *periurbane* più anticamente urbanizzate si sono diversificate, attrezzate, strutturate, sotto l'influenza delle politiche locali, acquisendo qualità e *comforts* che rendono i loro abitanti sempre meno dipendenti da un ricorso forzato al città-centro. Esse non hanno solo acquisito lo *status* di aree urbane vere e proprie, ma sono arrivate a volte a scompare la centralità «tradizionale», quella della città-centro e del suo centro, prendendo parte al processo di ricostruzione dei sistemi urbani. In alcune aree urbane, sono anche tentate di raggiungere un'autonomia politica e di «fare parrocchia a sé», creando il loro proprio territorio di cooperazione, il loro proprio «centro» – accanto al polo urbano, ma senza di lui.

*Le logiche urbane della periurbanizzazione.* – Come sottolineava O. Piron (2006), lo sviluppo della periurbanizzazione, a partire da oltre trent'anni fa, va visto come il successo di numerosi interventi di politica pubblica fra i più importanti, in termini di persone mobilitate, di debiti accollati, di capitali investiti (riforma del 1977 sul finanziamento degli alloggi, lancio di un prestito a tasso zero nel 1996, casa a 100.000 euro o a 15 euro al giorno di recente eccetera): la volontà dei governi che si sono succeduti di fare della Francia un paese di «proprietari». Il successo dell'accesso alla proprietà, grazie alla villetta unifamiliare, non si smentisce da più di 30 anni. Le politiche di aiuto dello Stato, fra l'altro grazie all'APL (Aide Pour le Logement – aiuto finanziario per garantire la solvibilità di un affitto o di un mutuo), consentono a famiglie con reddito medio, o anche basso, l'accesso alla proprietà con uno sforzo netto appena superiore a quello di un affitto. Per altro verso, le spese per l'automobile sono rimaste relativamente costanti fino ad ora – in media l'11% del reddito familiare dal 1975 – nonostante l'aumento delle distanze percorse (inoltre le famiglie sottovalutano il costo degli spostamenti). Oggi i proprietari che non accedono al credito – vale a dire i proprietari senza debiti – in Francia sono diventati la maggioranza. Quelli che hanno superato lo scoglio più difficile dei primi anni hanno fatto, in definitiva, un buon affare, e si sono creati un capitale per la pensione. Infine, ultimo punto, e non dei meno importanti, questo processo corrisponde all'ottimizzazione dei costi di urbanizzazione per le collettività pubbliche. Urbanizzare costa caro e, al di là della viabilità «terziaria», di solito a carico dei costruttori – quindi degli acquirenti – i Comuni devono finanziare i servizi più generali come reti stradali e fognarie primarie, alcune strade secondarie, e le infrastrutture pubbliche – in primo luogo le scuole. In questo contesto, logicamente la domanda si orienta là dove è desiderata e/o prodotta, e non là dove è accolta con circospezione. Alcuni Comuni addirittura «fanno i clandestini», fruendo delle esternalità di altri Comuni, che consentono loro di mantenere una aliquota d'imposta locale relativamente bassa. L'abitazione individuale è favorita da un sistema ben rodato, in cui non va trascurato il ruolo dell'intermediazione immobiliare né quello delle norme urbanistiche (Castel, 2007). La scelta dell'alloggio individuale consente, *a priori*, di minimizzare i rischi; dal punto di vista economico sembra più vantaggiosa per i singoli (meno norme tecniche di sicurezza da un lato e meno rischio di essere vicini gli uni agli altri – l'altro è un pericolo potenziale), mentre offre ai costruttori locali un livello di accettazione più alto da parte della popolazione, poiché ha un minore impatto e presenta meno rischi economici e politici!

Il periurbano ha quindi acquisito nel tempo peso demografico e consistenza. Nella

prospettiva del «tempo lungo» delle città, ci si può chiedere se non stia registrando una certa rottura, nel senso che il suo futuro non è forse ineluttabilmente quello di integrarsi alla città e diluirvi la propria identità. Questo processo, tuttavia, fa sorgere dei dubbi sulla sua durezza ecologica, economica, politica e sociale. Che cosa ci possono dire gli abitanti periurbani sui meccanismi del loro insediamento e del loro vissuto nell'ambiente periurbano?

*Un universo periurbano adattato ai «ceti medi»? –* Secondo J. Donzelot (2004), nella città contemporanea questo è lo spazio dei ceti medi. Cionondimeno, non lo si può considerare come uno spazio socialmente omogeneo. La «classe media francese» costituisce, oggi forse più che in passato, un insieme di strati sociali con statuti e posizioni professionali differenti. Lo spazio periurbano che occupa sarebbe piuttosto da considerare come uno spazio-mosaico, suscettibile di offrire a questi differenti strati e agli individui che li compongono, secondo il loro livello di reddito, altrettante «nicchie» o «alveoli» dove insediarsi.

Molti studi (Jaillet, Rougé e Thouzellier, 2006) hanno mostrato fino a che punto questa frammentazione del periurbano obbedisse, nella sua disposizione, a certi principi di «classificazione»: il prolungamento delle principali distinzioni sociali che hanno strutturato l'area delle loro «città-madre»; una logica di aureola che, per cerchi concentrici, distribuisce la popolazione, dal centro verso la periferia, in base al livello di risorse; una logica assiale che perturba con le sue radiali l'ordinamento dei cerchi, accrescendo l'attrattiva, e spesso il prezzo, delle aree così innervate; e infine una logica di sito, indipendente dalla distanza, funzione della qualità paesaggistica o ambientale di alcuni luoghi o, al contrario, dell'inquinamento.

La compresenza di queste quattro logiche contribuisce a disegnare un «intarsio» sociale periurbano che s'inscrive nella geografia e nella storia di ogni agglomerato e contribuisce alla ricomposizione delle segregazioni e delle polarizzazioni sociali a tutte le scale. Come sottolinea Eric Charmes (2007b), «il prezzo delle abitazioni rappresenta innanzitutto il prezzo di un vicinato!».

Anche se i vincoli del mercato inducono le classi medie a insediarsi e a distribuirsi nello spazio periurbano e in villette in maniera più netta di quanto siano inclini a riconoscere, quei vincoli non possono far dimenticare che c'è un forte adeguamento del periurbano ai valori dei ceti medi, e la villetta unifamiliare e l'automobile ne sono i supporti.

*La villetta unifamiliare in periurbano* (1). – La ricerca di questo tipo di habitat è rafforzata dall'impressione di un maggiore controllo della distanza rispetto agli altri e di una preservazione della propria autonomia. Non si tratta di evitare qualsiasi rapporto, anzi, ma semplicemente di padroneggiarne la natura, la frequenza, i tempi. Questo vale all'interno della famiglia ed è per questo che bisogna disporre di spazio e di una certa sua plasticità, in modo che ognuno possa avere il suo luogo di vita, i suoi angoli e i suoi rifugi. Indipendentemente dalle dimensioni della casa, tutti quelli che abitano nelle villette insistono su questa necessaria individualizzazione degli spazi e del loro uso. Certo, l'appartamento in città non impedisce questa autonomia, questa possibilità di mantenere le distanze, ma sembra favorirla meno rispetto alla villetta unifamiliare.

La necessità di tenere a distanza si applica anche alle relazioni con i vicini. Nella lottizzazione, la relativa vicinanza fisica non è obbligatoria. Il giardino serve da spazio-cuscinetto

(1) Questo paragrafo riassume Jaillet, Rougé e Thouzellier (2005).

o addirittura può essere considerato un vero e proprio «cordone sanitario»: per quanto piccolo sia, permette di tenere a distanza il vicino, di scegliere di ignorarlo o al contrario di vederlo. Questa possibilità, offerta a ciascuno, di controllare così la propria distanza dagli altri è la condizione necessaria per avere «buoni rapporti», non solo all'interno della famiglia, ma anche con l'immediato *entourage*. Nell'universo delle villette, le relazioni di vicinato sono disciplinate da un codice preciso. Perché il vicino non è l'amico, non lo si «frequenta». Al massimo gli si fa dei piaceri. Per coloro che abitano le villette, il fatto che il vicinato rispetti il codice di «buona condotta» produce una tranquillità sociale che contraddistingue il mondo della villetta unifamiliare e ne costituisce l'intero valore.

Per le famiglie incontrate, vivere in periferia in villette unifamiliari significa essersi garantite una selezione sociale che si attua ad almeno due scale: quella dell'insieme dello spazio periurbano – in rapporto a un'agglomerazione urbana – che filtra le famiglie che non possono accedere alla proprietà, vale a dire quelle i cui redditi sono troppo bassi o incerti per sostenerne lo sforzo; e quella dello spazio periurbano in sé, che si potrebbe descrivere come una giustapposizione di «clubs» dove ciascuno, secondo il proprio reddito, è sicuro di trovare un posto. Ogni comune può essere considerato un «club», ma a livello intracomunale anche ciascuna lottizzazione può esserlo. Ognuno può trovare la corrispondenza che gli si addice, certo di essere in un ambiente sociale che gli assomiglia, a sufficiente distanza da una diversità troppo grande o perlomeno da una diversità che desterebbe in lui preoccupazione.

È parte di questa necessaria ri-assicurazione il fatto di ritrovare un certo controllo dell'universo di vita quotidiana, mentre nel mondo del lavoro queste famiglie sono totalmente dipendenti da decisioni che vengono prese altrove, sulle quali non hanno alcuna incidenza, e che possono avere ripercussioni sul loro destino. E ne è parte anche la volontà di inserire il loro gruppo familiare in un universo «tranquillo», scelto, al riparo da qualsiasi rischio supplementare di declassamento, a fronte di quello che corrono già. Questo timore di declassamento spiega in gran parte l'ostinata volontà di mantenere una distanza di «non contaminazione», per esempio da abitanti la cui frequentazione potrebbe, nelle scuole, nuocere al rendimento scolastico dei loro figli. Senza dubbio qui ci troviamo in parte nel campo delle rappresentazioni che fanno, del contatto con altre famiglie, diverse da loro, non una opportunità, ma un rischio. È nella prospettiva di un tale rischio, che bisogna capire che si mostrino vigili nel controllare le modalità di popolamento dello spazio periurbano, considerato che quello è il loro spazio, quello in cui possono vivere «in sicurezza», arrogandosi in qualche modo il diritto di costruirsi un universo su misura e capace di rassicurarle socialmente. A questo punto, è comprensibile che quando subentra in un tale ambiente l'altro, il diverso, quello dal quale si era garantita una distanza, le intrusioni possano suscitare reazioni se non addirittura esasperazione:

C'è mancato poco che ci mettessero una ZAC [*Zone d'Aménagement Concerté*] sopra, sulle colline, ma non si sa per quale motivo il progetto non ha avuto seguito, certo non ce ne lamentiamo – sa, è sempre difficile vedersi installare vicino a casa delle HLM [*Habitations à Loyer Modéré*], specie perché se abbiamo comprato qui è che qui almeno i vicini di casa c'erano già, uno non ha sorprese, e poi non mi piacciono troppo le sorprese [risate]. In realtà non è tanto che siamo razzisti, per carità, e neppure il fatto di non essere dello stesso partito del sindaco, è che siamo bretoni e questo non si cambia – allora, sa, vedersi arrivare degli arabi all'angolo, quando si vede quello che succede al Mirail, non abbiamo troppa voglia di vederlo da noi, meglio che resti a Tolosa, no? Insomma, quello che voglio dire è che... co-

ma in ogni caso non lo faranno, almeno per il momento, e tanto meglio, e poi, sa, può anche far svalutare la casa e modificare la qualità della vita del quartiere e il motivo per cui lo abbiamo scelto, sarebbe stupido da parte del Comune mettere questo tipo di quartiere vicino a una lottizzazione come questa, non le pare?

Gli stili di vita «periurbani» che emergono, i modi di praticare lo spazio, tendono anche a cancellare il ricorso alla città-centro e alla centralità tradizionale, oppure a tenerla in serbo per usi rari. Sono stili di vita che, se non valorizzano la *citadineté*, non per questo la negano – la compongono nei loro viaggi di andata e ritorno tra città e campagna (concetti ancora profondamente radicati nelle rappresentazioni). Queste «scelte» di vita contribuiscono insomma a dilatare lo spazio «urbanizzato» e a organizzare forme di urbanità spesso prive di qualsiasi pratica cittadina evidente e quindi di una centralità organizzatrice sia spaziale sia sociale. Queste scelte partecipano alla decostruzione del modello centro-periferia. Consentono, a una scala territoriale in grado di generare un'offerta diversificata di opportunità e di servizi, di attività e di strutture, che ognuno si appropria di quelli più adatti rispetto a progetto di vita, aspettative, desideri, mezzi ed esigenze.

La casa è diventata il centro di un «sistema di luoghi» (Pinson e Thomann, 2002), che si tratti del suo funzionamento interno oppure alla maniera in cui, a partire dalle pratiche che genera, essa si iscrive nel suo ambiente, vicino o lontano. La capacità che ciascuno ha acquisito di spostarsi secondo il proprio ritmo, quando «gli va» e facilmente, gli consente di circolare in uno spazio che non è costretto o delimitato da confini comunali e di accedere dunque a una offerta di servizi o di attrezzature più diversificata, localizzata su un territorio più vasto, la cui accessibilità non si misura con la distanza da percorrere, ma con il tempo impiegato per tale spostamento. Tuttavia spostarsi, essere nella propria macchina, non è necessariamente tempo sprecato. È un tempo che ha un senso, uno spessore sociale. L'auto diventa un luogo di decompressione tra il mondo del lavoro e il mondo domestico.

*Rischi e insidie per alcune famiglie* (2). – Sebbene questi stili di vita appaiano comuni a molte famiglie francesi, la loro realtà effettiva delinea i contorni di una nuova divisione socio-spaziale all'interno stesso dello spazio periurbano, ancora troppo percepito come omogeneo e uniforme.

Lo spazio per famiglie di classe media in ascensione sociale, sembra che oggi questa immagine si faccia più fragile, in sintonia con le preoccupazioni delle famiglie che vi risiedono. Lo spazio periurbano è diventato anche residenza di strati sociali più modesti, messi alle strette dai nuovi meccanismi dell'economia. Queste famiglie talvolta non sono in linea con il modello della famiglia nucleare, o perché si tratta di anziani che non hanno più figli in casa, o perché sono famiglie monoparentali o addirittura singoli individui.

Così, la descrizione che queste famiglie fanno del loro progetto di accesso alla proprietà sminuisce la loro partecipazione nel processo decisionale e sottovaluta il fattore economico, nonostante un contesto più sfavorevole. Per loro, i vincoli finanziari hanno un impatto tale che il luogo di insediamento rimane secondario, in quanto le risorse limitate non

---

(2) Questo paragrafo è tratto da un lavoro di tesi di dottorato intitolato *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain. Les captifs du périurbain*, Université Toulouse II Le Mirail, 2005; e da un supplemento di ricerca concesso dal CERTU intitolato *Les captifs du périurbain 10 ans après*, 2008.

permettono di scegliere, ma anche perché – a differenza di altre famiglie dal profilo a volte equivalente – queste non hanno legami familiari nella regione e non cercano di insediarsi al centro di un sistema di luoghi. In mancanza di questo, si stabiliscono nel prolungamento del loro precedente bacino di impiego e di alloggio, allontanandosi maggiormente secondo una logica d'asse. L'insieme dei termini utilizzati sottolinea più il carattere casuale dell'insediamento che la scelta: «Siamo capitati qui per caso», «siamo sbarcati qui del tutto a caso», «è vero che non abbiamo cercato veramente di sapere dove ci si trovava, il terreno e il prezzo ci andavano bene».

Da questo processo deriva un triplice mobilitazione: finanziaria, con l'assunzione del rischio inerente a questo tipo di progetti immobiliari sia nella sua perennità finanziaria sia nella qualità della costruzione; materiale, a causa di una cattiva costruzione, alla quale spesso si aggiunge l'assenza di valutazione dei costi energetici che una casa individuale di bassa qualità implica; quotidiana, infine, con un forte senso di sacrificio rispetto ai consumi.

Questi sacrifici, come la lucidità per quanto riguarda la qualità della costruzione o della ubicazione, spingono i proprietari a sviluppare un discorso di preservazione del possesso. È in questo senso che l'acquisto rappresenta una preoccupazione permanente, un'inquietudine costante. La maggior parte di queste famiglie vive nella paura di non essere in grado di portare a termine, fino all'ultimo, l'acquisizione della casa, fra l'altro a causa dell'incertezza che pesa sul loro futuro professionale e finanziario. La casa è un bene che bisogna cercare di conservare, tanto più che lo spettro del sequestro è una realtà ben presente, fosse anche solo in base agli esempi che ciascuno può osservare attorno a sé. Le restrizioni, per le famiglie più modeste, possono finire per pesare fortemente sullo stile di vita, sull'organizzazione quotidiana e sul senso identitario. La mobilitazione quotidiana qui è più simile a una «sofferenza» (Bourdieu, 1993) che a un'«arte del fare» (de Certeau, 1990).

Sentendosi frustrati dalla loro incapacità di seguire uno stile di vita che corrisponda oggi alla modernità, si trincerano nelle loro case che sperano di poter conservare. Rispetto ai rituali della vita quotidiana e delle relazioni con gli altri, il progetto residenziale appare allora in profondo contrasto con le aspettative delle famiglie, in particolare con la promessa di migliorare la loro vita. Per queste famiglie, incontrate «dietro le quinte» dello spazio periurbano, l'accesso alla casa di proprietà può a volte diventare una trappola. Per esse, lo sfasamento tra le aspirazioni simili a quelle della «classe media» e le difficoltà nella loro realizzazione è comunque grande. Uno sfasamento che, se non li inserisce in una traiettoria discendente, comunque dà loro la sensazione di essere intrappolati nel loro percorso di vita. E si sa bene che questa sensazione è esasperante.

Per «tenere duro», queste famiglie sviluppano discorsi e pratiche di razionalità economica ben lontani dai richiami del consumismo e del credito al consumo, come i loro ex vicini di casa! Esse descrivono un consumo a tappe, secondo una successione di risparmi associati a un bisogno, a un progetto ben definito – è il caso di una coppia, che 10 anni fa sistemava la cucina e adesso il bagno, o quello di un'altra che prima ha attrezzato le camere per i bambini e ora sta pensando di risistemare la loro mentre la cucina è ancora da fare. In alcune famiglie sussistono, oppure vengono riattivate, pratiche «popolari» del tipo «mettere da parte un gruzzoletto». Ma per la maggior parte di esse, quello che opererà un cambiamento della quotidianità sarà la fine delle rate del mutuo, la moglie che trova un lavoro e/o i figli che se ne vanno di casa. Sono queste variazioni a consentire in effetti, dopo lunghi anni di restrizioni, una maggiore flessibilità di bilancio e una liberazione psicologica.

I cambiamenti nel vissuto si possono produrre anche attraverso la trasformazione del contesto locale, e questo in vari ambiti, rendendo così le loro vite quotidiane meno «al limite» rispetto a prima: miglioramento delle offerte in servizi e in esercizi commerciali, per quanto venga sottolineata la questione del costo dei prodotti, miglioramento dei servizi di

trasporto pubblico (minibus intercomunale gratuito, nei giorni di mercato, che percorre l'insieme dei comuni e favorisce il confronto con l'esterno), sviluppo di infrastrutture orientate agli spostamenti «dolci» (pedonali, in bicicletta). Questi cambiamenti lasciano intravedere funzionamenti a livello di «bacino di vita», con una minore dipendenza dall'agglomerazione centrale. Peraltro, le sociabilità sono meno conflittuali; in una delle lottizzazioni studiate si sviluppa una «solidarietà automobilistica» che favorisce l'uso in comune dell'auto e la collaborazione in caso di guasti. A volte l'aiuto reciproco va anche oltre, per sopperire a quello che viene considerato come un «abbandono municipale» (prestito di attrezzature, supporto fisico eccetera). Le tensioni sono sparite nel corso del tempo con la partenza delle persone più «difficili». La relazione con il vicinato sembra tuttavia condizionata innanzitutto dalla distanza. Infatti, lo spazio residenziale «scelto» dalle famiglie deve garantire spazio e intimità e consentire una migliore gestione delle distanze sociali. Vi è sia il desiderio di spazio, «un grande campo», sia il rifiuto dell'isolamento sociale: «non si deve essere isolati», «sentire» i vicini «vicini», ma comunque in una misura in cui siano accessibili, però non «troppo vicini». Il «ciascuno a casa sua» è tanto auspicato quanto temuto se spinto agli estremi: la sfida risiede nella capacità di trovare il giusto equilibrio nella distanza da tenere. Queste esigenze sono tanto più fortemente sentite quanto più erano difficili da soddisfare negli alloggi precedenti, in particolare per i vecchi inquilini di alloggi HLM. Per coloro che sono fuori dai circuiti di reciprocità, questa cultura dell'indifferenza è sempre difficile da vivere, specie quando i legami sociali sono altrettanto limitati al di fuori della lottizzazione. La messa a distanza e il ripiegamento su sé stessi comportano allora una valutazione negativa del quartiere, giustificata da una mancanza di vita, una monotonia aggravata dall'assenza di comunicazione con i vicini. In ogni caso, il senso di abbandono individuale osservato può allora attenuarsi e le famiglie appaiono meno chiuse che in passato nelle loro preoccupazioni.

In un contesto più generale, questo ritorno consente di prolungare la riflessione sulla durezza di questi spazi periurbani, in particolare quelli che devono affrontare a un certo punto situazioni di precarizzazione/svalutazione.

Da un lato, spazi di questo genere, nei contesti osservati in ogni caso, non sembrano perpetuarsi – da una parte c'è l'«espulsione» delle famiglie più deboli e instabili e dall'altra parte, poco a poco, la sostituzione di quelle famiglie con altre provenienti da strati sociali più agiati, soprattutto nel caso di una inclusione delle lottizzazioni nell'agglomerato urbano. Un simile cambiamento morfologico, per sedimentazione dell'urbanizzazione, modifica la funzionalità di queste zone, le valorizza e genera una ri-valutazione che accentua l'ampia diversità del loro popolamento, disegnano delle segregazioni fini, a volte addirittura alla scala del lotto.

D'altro canto, sembrerebbe che via via che si diffonde, il processo di periurbanizzazione, dapprima residenziale, susciti una redistribuzione di posti di lavoro in settori economici specifici (servizi alle persone, alle imprese, logistica...) e, quindi, uno sviluppo commerciale che finisce col rendere meno dipendenti dall'agglomerato centrale le famiglie che risiedono in queste «campagne urbane». Si delinea allora un'emancipazione di questi spazi, in settori dominati da una o più polarità – servizi, posti di lavoro, esercizi commerciali, nella logica dei «bacini di vita» proposti da P. Julien (2007) – che da una città-centro. Ma fino a che punto questa emancipazione non è l'inizio di una ricomposizione delle frammentazioni degli spazi periurbani o magari di uno sbriciolamento di quelle frammentazioni secondo processi di valorizzazione e deprezzamento e secondo gli ambienti sociali che vi si formano, talvolta a mo' di «circolo»? È forse un cambiamento, in questi spazi, in linea con gli spazi più densi: anch'essi acquisiscono una capacità di atomizzazione dei fenomeni socio-spaziali, il che rende la loro osservazione e la loro identificazione più difficile.

Al di là di questa sensazione generale, emergono diversi atteggiamenti in merito all'attualità della questione periurbana in Francia, nel senso di una complessificazione che è sinonimo di ricomposizione. Si consolida la parte del vissuto e delle logiche individuali (Pan Ke-Shon, 2005), anche se gli abitanti di più modesta condizione cumulano gli svantaggi di vivere nel periurbano o di avervi vissuto. Esisterebbe una forma di stabilità, nel sistema della periurbanizzazione, che dipende dalla sua resilienza, vale a dire dalla sua capacità, come si è potuto osservare nelle lottizzazioni del periurbano «lontano» di Tolosa, di assorbire ogni piccola turbolenza per rafforzare la sua coesione. Così, in questi spazi della periurbanizzazione, sembrano possibili delle dinamiche auto-organizzative, perché promosse dai politici, dagli operatori economici e dagli individui che vi abitano. Si manifesta, tuttavia, una tensione tra due possibili futuri per gli spazi periurbani, due logiche di organizzazione. Da un lato, la logica di «clubbizzazione» <sup>(3)</sup> dello spazio: il periurbano sarebbe allora il contrario di un'urbanità aperta – e perciò stesso non sarebbe gestibile – e diventerebbe terreno fertile, se non per una secessione sociale, perlomeno per un allontanamento dei gruppi sociali tra loro. Dall'altra parte è la logica della convivenza e dell'ospitalità: il periurbano sarebbe allora l'ambiente che permetterebbe la nascita di forme specifiche di costruzione o di ricostruzione di reti sociali, tramite il dinamismo associativo, i circuiti brevi e la diffusione di buone pratiche ambientali e sociali. Tra queste due possibilità la tensione è forte: privilegiarne una piuttosto che l'altra richiede l'affermazione di una collettività territoriale operativa e un impegno per una migliore qualità della vita (qualità tanto ricercata dagli abitanti periurbani) negli stessi spazi periurbani (ampliamento di aree pubbliche che uniscano e non che dividano, sviluppo di forme di mobilità «dolci», regolazione tra le dinamiche di privatizzazione).

*Conclusioni.* – In definitiva, lo spazio periurbano diventa matrice di traiettorie sociali più differenziate, mettendo fianco a fianco delle *élites* mobili che decostruiscono ogni territorialità; delle classi medie «medie», che vi si ritirano senza poter mobilitare, per costruire a loro immagine una società locale, le stesse risorse della generazione conquistatrice, perché hanno altre preoccupazioni; e operai e impiegati che vengono ad arenarsi, ai suoi margini, in una «gabbia» che non ha nulla da invidiare ad altre. A questo si aggiungono anche l'invecchiamento della prima generazione di acquirenti, intenzionati a rimanere nella casa e in cerca di una migliore offerta di attrattive, e la presenza di adolescenti – le cui esigenze difficilmente le collettività riescono a circoscrivere.

Come suggerisce Piron, non demonizziamo per questo il periurbano, ma mettiamoci in condizione di individuarne i rischi e «cerchiamo di riflettere su come organizzarlo, per esempio mediante la creazione di un'offerta di terreni ottimizzata in termini di sviluppo sostenibile, e che corrisponda al meglio alla varietà della domanda espressa».

---

(3) Su questo argomento sono da considerare le opere di Marie-Christine Jaillet e di Eric Charmes.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- AFFANDI E., *Mobilités des habitants d'un village périurbain marseillais*, in «Les Annales de la Recherche Urbaine», Parigi, 1993, 59-60, pp. 99-107.
- BENOIT-GUILBOT O., *Identité sociale, action collective et pouvoir résidentiel à Jaricourt*, in «Cahiers de l'Observatoire du Changement Social», Poitiers, 1982, pp. 221-230.
- BERGER M., *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée?*, Parigi, CNRS éditions, 2004 (collana «Espaces et Milieux»).
- BIDOU C., *Les aventuriers du quotidien. Essai sur les nouvelles couches moyennes*, Parigi, PUF, 1984.
- BOURDIEU P., *La misère du monde*, Parigi, Seuil, 1993 (collana «Points»).
- CASTEL J.-C., *De l'étalement urbain à l'émiettement urbain. Deux-tiers des maisons construites en diffus*, in «Annales de la Recherche Urbaine», Parigi, 2007, 102, pp. 89-96.
- DE CERTEAU M., *L'invention du quotidien. Arts de faire*, Parigi, Gallimard, 1990 (collana «Folio Essais»).
- CHARMES E., *Le malthusianisme foncier*, in «Études Foncières», Parigi, 2007 (a), 125, pp. 12-16.
- CHARMES E., *Les périurbains sont-ils anti-urbains?*, in «Les Annales de la Recherche Urbaine», Parigi, 2007 (b), 102, pp. 7-18.
- DONZELOT J., *La ville à trois vitesses. Gentrification, relégation, périurbanisation*, in «Esprit», Parigi, 2004, 303, pp. 14-39.
- DUBOIS-TAINE G. e Y. CHALAS (a cura di), *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, Édition de l'Aube, 1997 (collana «Monde en Cours»).
- ESTÈBE P., *Le périurbain à l'écart des grandes manœuvres territoriales*, in «Pouvoirs Locaux», Parigi, 2003, 56, pp. 30-34.
- JAILLET M.-C., L. BRÉVARD e L. ROUGÉ, *Le périurbain, terrain d'aventure politique pour les classes moyennes?*, in «Pouvoirs Locaux», Parigi, 2003, 56, pp. 25-29.
- JAILLET M.-C., L. ROUGÉ e C. THOUZELLIER, *Vivre en maison individuelle en lotissement*, in G. TAPIE (a cura di), *Maison individuelle, architecture, urbanité*, La Tour d'Aigues, Édition de l'Aube, 2005, pp. 11-23 (collana «Monde en Cours»).
- JAILLET M.-C., L. ROUGÉ e C. THOUZELLIER, *Les modes de vie des navetteurs toulousains installés aux franges de l'aire urbaine: vers l'émergence de nouvelles figures de l'urbanité*, in M. BONNET e P. AUBERTEL (a cura di), *La ville aux limites de la mobilité*, Parigi, PUF, 2006, pp. 161-174.
- GUILLY C. e C. NOYE, *Atlas des nouvelles fractures sociales en France. Les classes moyennes oubliées et précarisées*, Parigi, Autrement-Le Mémorial de Caen, 2004 (collana «Atlas/Monde»).
- LÉVY J., *Les nouveaux espaces de la mobilité*, in M. BONNET e D. DESJEUX (a cura di), *Les territoires de la mobilité*, Parigi, PUF, 2000, pp. 155-170.
- LÉVY J., *Périurbain: le choix n'est pas neutre...*, in «Pouvoirs Locaux», Parigi, 2003, 56, pp. 35-42.
- LÉVY J., *Quelle France voulons-nous habiter? Vote, urbanité et aménagement du territoire*, in «Territoire 2020», Parigi, 2003, 7, pp. 121-139.

- MAYOUX J., *Demain l'espace. L'habitat individuel péri-urbain*, Parigi, La Documentation Française, 1979.
- PAN KE SHON J.-L., *La représentation des habitants de leur quartier: entre bien-être et repli*, in «Économie et Statistique», Parigi, 2005, 386, pp. 3-35.
- PINSON D. e S. THOMANN, *La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse*, Parigi, L'Harmattan, 2002.
- PIRON O., *Où va-t-on construire demain?*, in «Études Foncières», Parigi, 2006, 124, pp. 12-14
- ROUGÉ L., *Les petits budgets du périurbain*, in «Études Foncières», Parigi, 2007, 128, pp. 14-17.
- ROUGÉ L., *Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains: entre contraintes, tactiques et captivité*, in *Colloque du Groupe «Mobilité sociale et fluidité sociale» AISLF (Lyon 21-22 avril 2005)*, in «EspacesTemps.net», 2006 (on line il 25.4.2007, alla pagina <http://espacestems.net/document2237.html>).
- SCHERRER F. ed E. BONERANDI, *Entre ville et campagne: un nouvel espace de vie*, in «Sciences Humaines», Auxerre, 2005, fascicolo fuori serie 50, pp. 26-28.

SOCIAL ISSUES OF OUTER SUBURBS. – The outer suburbs are often appreciated in France as a progress of urban areas on agricultural or wooded areas with the single-family house. This process has much to housing policies that have, especially since 1977, promoted home ownership and democratization of the car. However, this morphological dynamic to add a social dimension since the progression of these areas also reflects a process of social differentiation inducing a functional mobility, too detached, requiring ever larger development of infrastructure. These areas have today, some of them, empowered. At the same time, the process continues with the urban sprawl and fragmentation, incorporating always mix of new rural areas. If the settlement of these outer suburbs areas is a broad middle layer, it is nevertheless ruled by the logic of fragmentation and classification drawing a marquetry social link with history and geography of each urban area. It also participates in the recomposition of segregation and social polarization at all scales – from the urban area subdivision through the communities. But these areas have become places of residence of more modest social class. For these families, met in a «behind the scenes» outer suburbs areas, home ownership can become a trap. For them, the gap is large in any case, between aspirations similar to those of «middle class» and difficulties in achieving them. Outer suburbs environments, even the most degraded, seem motivated by a capacity for resilience and innovation if it qualifies addresses stigma and non-sustainability against them, questions about the logic of organizations at work.

LES ENJEUX SOCIAUX DE LA PÉRIURBANISATION. – La périurbanisation est souvent appréciée en France comme un avancement des espaces urbanisés sur des espaces agricoles ou boisés avec pour objet la maison individuelle. Ce processus doit cependant beaucoup aux politiques du logement qui ont, surtout depuis 1977, favorisé l'accès à la propriété et à la démocratisation de la voiture individuelle. Toutefois à cette dynamique morphologique se surajoute une dimension sociale puisque la progression de ces espaces traduit également un processus de différenciation sociale et fonctionnelle induisant une mobilité, elle aussi individuelle, nécessitant le développement toujours plus conséquent

d'infrastructures. Ces espaces se sont aujourd'hui, pour une partie d'entre eux, autonomisés. Dans le même temps, ce processus se poursuit par étalement de l'urbain et émiettement, incorporant toujours par métissage de nouveaux espaces ruraux. Si le peuplement de ces espaces périurbains est le fait d'une large couche moyenne, il n'en est pas moins gouverné par des logiques de fragmentation et de classement dessinant une marqueterie sociale en lien avec l'histoire et la géographie de chaque aire urbaine. Il participe également à la recomposition des ségrégations et des polarisations sociales à toutes les échelles – de l'aire urbaine au lotissement en passant par la commune. Mais ces espaces périurbains sont aussi devenus des lieux de résidence de couches sociales plus modestes. Pour ces familles, rencontrés dans un «envers du décor» périurbain, l'accession à la propriété peut parfois devenir un piège. Pour elles, le décalage est en tout cas grand, entre des aspirations proches de celles de la «classe moyenne» et les difficultés à les réaliser. Les espaces périurbains, même les plus dévalorisés, semblent animés d'une capacité de résilience et d'innovation qui si elle nuance les discours d'opprobres et de non durabilité à leur égard, interroge quant aux logiques d'organisations à l'oeuvre.

*Université de Caen Basse-Normandie, UMR 6590-ESO*

*lionel.rouge@unicaen.fr*

*(Traduzione dal francese a cura di Isabelle Dumont)*