

Introduction

Changement de regard sur le périurbain, quelles marges de manœuvre en matière de durabilité ?

Hélène Nessi^{a*}, Florent Le Néchet^b et Laurent Terral^c

^a UMR LAVUE Mosaïque, MCF à Nanterre Paris Ouest-la Défense

^b UMR T 9403 LVMT - UPEM Maître de conférences

^c UMR T 9403 LVMT - IFSTTAR chercheur

Ces dernières années, les territoires périurbains ont constitué un sujet à thèses et à controverses comme rarement auparavant dans le monde académique (Charmes, Launay, Vermeersch, 2013; Lévy, 2013; Béhar, 2014) et les préoccupations qu'ils soulèvent dépassent largement les frontières du débat entre spécialistes. La trajectoire des territoires périurbains s'imisce dans les discussions de certains essayistes sur l'avenir du pays (Maris, 2015), suscite une curiosité nouvelle dans la presse quotidienne, dans les hebdomadaires culturels, comme si, à l'image des espaces de « banlieue » à une certaine époque, les zones périurbaines aujourd'hui concentraient une partie des difficultés et des défis qui attendent le pays dans les prochaines années. L'enjeu, peut-on lire, n'est plus seulement urbanistique et esthétique, il s'est aussi déplacé sur le terrain social et économique et en ce sens, il est devenu éminemment politique.

L'agitation actuelle autour de la question périurbaine peut faire régner une certaine confusion sur les dynamiques exactes qui sont à l'œuvre dans ce type d'espace, dont il faut d'emblée souligner la diversité croissante, la singularité des développements et par conséquent les évolutions plurielles. Cette « nouvelle » réalité périurbaine n'est pas toujours perceptible dans les statistiques agrégées, elle s'est plutôt révélée à la lumière de travaux de terrain et de leur confrontation. En regardant les dynamiques périurbaines de l'intérieur, éclairées par les discours des populations elles-mêmes, on constate éga-

*Auteur correspondant : nessi.h@gmail.com

lement qu'il devient nécessaire de prendre une certaine distance avec quelques stéréotypes tenaces à propos des modes de vie et de leur organisation dans ces territoires. Les pratiques spatiales se recomposent et permettent aujourd'hui de questionner la notion de « proximité » dans des territoires dits de « la grande distance » (Berger *et al.*, 2014) ; on découvre également des processus d'ancrage et d'attache dans des lieux qu'on disait majoritairement choisis par le fait de la contrainte économique ; avec l'analyse des trajectoires résidentielles, on s'aperçoit que le schéma traditionnel qui conduisait du centre vers la périphérie ne suffit plus à l'explication de la fabrique actuelle des territoires périurbains. Pendant longtemps, le périurbain a pu donner l'impression (certainement exagérée) d'une unité de territoires, de populations, de comportements et d'identités ; ce constat est nettement moins vrai aujourd'hui car, à tous ces niveaux, les différenciations s'affirment et les nuances s'imposent (Dodier, 2007a). Elles ouvrent la porte à des questions qui, par le passé, ne se posaient certainement pas avec la même acuité.

L'évolution du périmètre des bassins de vie des ménages périurbains entre dans cette catégorie de questions plus ouvertes où la matière à discuter ne manque pas. Les périmètres se recomposent au gré des modes d'organisation collectifs des territoires, qu'on pense à l'offre de transport ou bien à l'équipement en services ; mais ils se reconfigurent également sous l'influence d'éléments plus abstraits relevant de savoir-faire individuels, du système de valeurs des habitants eux-mêmes et des interactions sociales. Alors que ces derniers aspects sont déterminants pour comprendre les pratiques spatiales et quotidiennes des individus, ils sont restés jusqu'à récemment en retrait de la première dimension. Ainsi, il y a longtemps eu cette perception, qui perdure encore aujourd'hui, que les territoires périurbains sont « vulnérables » ; ce qui, en d'autres mots, signifie que les contraintes imposées par les distances à parcourir pour accéder à certaines ressources d'un côté, par la dépendance automobile de l'autre, mettent en difficulté économique des parties de territoire et certaines catégories de ménages, en particulier en cas de renchérissement des prix du pétrole. On sait cependant les situations périurbaines très inégales de ce point de vue, d'autres facteurs entrant naturellement en ligne de compte pour expliquer le degré de vulnérabilité des ménages (Motte-Baumvol, 2007). Enfin, dès qu'on s'attarde sur la deuxième dimension relative aux arbitrages individuels quant à la manière d'investir les territoires du quotidien et de s'y mouvoir, on constate que la vulnérabilité des espaces périurbains n'est pas systématiquement ressentie comme une fatalité, que des stratégies de contournement existent (Rougé *et al.*, 2013).

Aujourd'hui plus que jamais se pose donc la question de savoir si les marges de manœuvre qui s'ouvrent aux espaces à faible densité, en matière de mobilité des ménages et d'ancrage territorial des activités, ne sont pas sous-estimées. Cette question sert de fil conducteur à ce numéro spécial. Les contributions qu'il réunit mettent à l'épreuve des faits l'idée que les modes de vie périurbains seraient relativement homogènes et peu adaptés aux impératifs actuels de durabilité. Il n'est pas question de nier l'évidence : la ville dense dispose d'atouts pour aller dans cette direction que les espaces périurbains ne posséderont jamais (Banister, 2008). Plus modestement, il s'agit donc de se demander si le contexte de défiance toujours aussi prononcé sur le potentiel de mutabilité des territoires périurbains ne mérite pas d'être reconsidéré au regard de certaines évolutions actuelles.

L'objectif de cet article introductif est double. Il propose pour commencer de revenir sur les doutes que le périurbain a toujours suscités à la fois comme mode d'urbanisation, mais aussi comme espace d'épanouissement des individus. Comme mode d'urbanisation,

les reproches accompagnent le périurbain depuis l'origine du mouvement, en revanche la stigmatisation croissante des modes de vie et des dynamiques socio-spatiales périurbaines s'appuie sur des données plus récentes, en lien avec le renouvellement des populations, avec l'évolution du tissu social et avec les risques de durcissement des différenciations entre espaces urbains et périurbains. Ce dernier aspect est d'ailleurs un point de discorde dans la littérature, car les auteurs ne s'entendent pas toujours sur la manière d'interpréter les reconfigurations à l'œuvre. Le deuxième objectif est d'introduire plus précisément le débat sur les marges de manœuvre dont ce type de territoire dispose en matière de durabilité, en partant du vécu des populations ; si ces marges existent, quelles formes peuvent-elles prendre, dans quels types de situation les rencontre-t-on et au prix de quelles conditions ? Autrement dit, où situer le curseur des marges de manœuvre et signale-t-il de véritables inflexions ou bien plus simplement des ajustements dans les comportements et les manières de vivre ? C'est à toutes ces questions qu'ont tenté d'apporter des réponses les auteurs des contributions à ce numéro spécial.

1. Un mode d'urbanisation condamné à la critique perpétuelle ?

Il existe une constance dans l'analyse des espaces périurbains. À chaque stade de leur développement, ils ont dû affronter la critique et n'ont jamais pu se diffuser sans que soient systématiquement dénoncés les excès d'une croissance trop rapide, peu maîtrisée, coûteuse et un mode de vie empreint d'un fort individualisme. Ce « réflexe critique » est presque aussi ancien que les premières vagues de périurbanisation.

Véritable observatoire du changement social et spatial, les espaces conquis par l'urbain aux limites des premières banlieues s'imposent dès les années 1970 comme un terrain d'étude incontournable de la recherche urbaine (et parfois rurale) et doivent aussitôt faire face à des critiques appuyées : l'urbanisation diffuse, qui caractérise la croissance périurbaine à ses débuts, est attaquée parce qu'elle mite l'espace, parce qu'elle fait reculer les espaces agricoles, ou bien parce qu'elle s'appuie sur un mode d'habiter et des pratiques de déplacement énergivores. Ainsi, réussir à bien développer le périurbain est envisagé comme lui donner des moyens, réglementaires entre autres, de maîtriser sa croissance et la libération des terrains et c'est trouver, par la planification, le bon dosage entre d'un côté « protéger et sauvegarder » et d'un autre « équiper par l'essentiel » un espace menacé de désordre si rien n'est fait (rapport Mayoux, 1979) ; il n'y a, de ce côté-là, rien de fondamentalement nouveau entre ce qu'on disait hier du périurbain et ce qu'on en dit aujourd'hui. Les enjeux ont simplement évolué, dans la période actuelle, vers une reconnaissance encore plus forte des considérations environnementales et des risques que pourraient courir les populations en cas de crise énergétique (Desjardins, Mettetal, 2012 ; Levy, Le Jeannic, 2011).

Il n'y a pas que du côté des reproches adressés aux espaces périurbains que la critique se ressemble d'une époque à l'autre. On peut faire le même constat du côté des contradictions que le périurbain doit supporter, en particulier dans les discours et les annonces politiques : comment, par exemple, concilier l'ambition d'une meilleure maîtrise de l'urbanisation et de la dépense énergétique quand, à intervalle régulier depuis trente ans, des mesures sont prises pour aider et défendre l'accession à la propriété des ménages des couches moyennes et moyennes inférieures – que le jeu des marchés fonciers éloigne le plus des parties denses des agglomérations (Jaillet, 2013) ? De la même façon, comment parvenir à l'objectif d'une

ville plus dense alors que l'accroissement des vitesses de déplacement (et les efforts pour y parvenir) depuis 40 ans ont plutôt contribué à décloisonner les limites spatiales de nos activités quotidiennes ? À budget-temps constant, l'espace des possibles s'est considérablement élargi, notamment en matière de choix résidentiel (Massot et Orfeuil, 2005). Les habitants du périurbain ont été les premiers à se saisir de cette opportunité. Les grands migrants, ceux qui ont des temps de parcours supérieurs à une heure pour rejoindre leur emploi, se retrouvent, en proportion, plus nombreux à vivre dans les zones périurbaines (Orfeuil, 2010). Si les logiques d'installation périurbaines caractérisent des choix individuels, elles doivent aussi s'interpréter à la lumière de choix politiques qui, avec le recul, peuvent donner l'impression d'être allés à l'encontre des revendications actuelles pour une ville plus dense.

La croissance périurbaine a abouti aujourd'hui à des paysages suffisamment diversifiés pour que soient apportées un certain nombre de réserves aux critiques historiques adressées à ce mode d'urbanisation. Il faut revenir, pour commencer, sur les formes de densification de l'habitat périurbain actuel, visibles aux marges de certaines banlieues mais aussi au niveau de certains noyaux villageois dans le périurbain plus reculé et encore agricole. Les nouveaux lotissements peuvent jouxter les cœurs de village, et ainsi concentrer les populations dans un petit périmètre et laisser encore toute leur place aux espaces naturels (bois, champs agricoles, parc naturel, etc.) à proximité des zones d'habitation. Ainsi, dans bien des situations, les nouvelles opérations d'habitat mitent moins l'espace qu'elles ne structurent certains regroupements. C'est le principe de l'émiettement de l'extension métropolitaine décrit par Éric Charmes (2011). Une autre donnée mérite qu'on s'y attarde : les dernières enquêtes transports montrent un tassement de l'allongement des distances domicile-travail moyennes, y compris dans les zones périurbaines : on peut mettre la situation actuelle sur le compte des seuils déjà atteints, qui ne peuvent pas progresser beaucoup plus, mais aussi au crédit du desserrement de l'emploi et de la création progressive d'un espace économique dans le périurbain. Mais plus que le mode d'urbanisation du périurbain, dont l'acceptation finit par gagner du terrain (et des défenseurs), c'est son contenu – ses populations – qui inquiète et pose de nouvelles questions. Les dynamiques périurbaines semblent de plus en plus stigmatisées pour d'autres raisons que leur mode d'occupation de l'espace.

2. Le périurbain : vers une stigmatisation croissante dans le contexte français

Que la question périurbaine soit présente à ce point dans les débats sur la cohésion nationale, qu'elle s'invite autant dans les discussions sur ce qui divise, voire menace le pays, constitue un tournant et interpelle forcément (Davezies *et al.*, 2013 ; Guilluy, 2013). Le statut du périurbain, dans les discours comme dans les représentations collectives, a évolué vers une stigmatisation croissante, qui ne s'arrête plus à ses seules performances environnementales ou à son urbanisme faiblement régulé.

2.1. Un quart de périurbains en France

Pour comprendre cette situation, il faut commencer par se préoccuper d'un chiffre qui n'a plus rien d'anodin. Aux dires des catégories spatiales de l'INSEE, pas loin d'un Français sur quatre serait périurbain en 2010, et cette population, toujours en forte croissance, occuperait presque 40 % du territoire national (Floch, Lévy, 2011).

Tout le monde s'entend pour dire que ce chiffre, obtenu par soustraction spatiale « aire urbaine » moins « pôle urbain », doit être relativisé. C'est tout le problème de définir, par des seuils, des typologies spatiales, mais c'est inhérent à l'exercice. C'est aussi devenu un problème conceptuel lié à la structuration même des territoires urbains actuels – c'est encore plus vrai lorsqu'ils sont métropolitains – et au maintien, comme critère incontournable, d'un schéma de relations centre-périphérie qui réduit la complexité des liens à un seul type. C'est au moment de l'allongement des déplacements pendulaires que la délimitation en « aires fonctionnelles » a trouvé sa raison d'être. L'objectif visait alors à intégrer des territoires détachés de la partie agglomérée, mais situés dans l'aire d'influence directe du pôle d'emploi de la ville-centre. Ce critère s'ajoutait à celui de la contiguïté du bâti qui prévalait pour définir l'idée d'agglomération urbaine. Les Zones de Peuplement Industriel et Urbain (ZPIU) puis les aires urbaines (ZAU) ont ainsi été délimitées par l'INSEE en France depuis les années 1960. Si la définition du périurbain pouvait, à ce moment-là déjà, poser son lot d'interrogations sur le choix des seuils notamment, la méthode demeurerait néanmoins efficace pour illustrer l'extension spatiale de la zone d'influence de métropoles en construction tandis que s'accroissaient les distances domicile-travail. Mais ce critère est-il toujours aussi pertinent aujourd'hui alors qu'il permet de classer dans une seule catégorie des territoires très hétérogènes qui ont seulement en commun d'être liés à un pôle urbain, lui-même en extension ? En réalité, les définitions actuelles des aires fonctionnelles tendent vers une certaine harmonisation internationale et s'affranchissent progressivement des spécificités nationales de l'urbanisation des espaces ; cela peut d'autant plus poser de difficultés que les méthodes actuelles s'inspirent d'une grille de lecture développée pour appréhender l'extension des villes américaines, assez éloignée du contexte européen d'urbanisation (Bretagnolle, 2015).

Quelles que soient les frontières qu'on retienne et les critiques qu'on peut adresser à ce genre de classification, les territoires périurbains ont incontestablement atteint un poids démographique qui amène à les considérer différemment. Représentés sur une carte, ils n'ont plus grand-chose à voir avec les « franges » ou bien la « ceinture » qu'on décrivait, il y a peu encore. Les espaces périurbains peuvent-ils encore être qualifiés « d'intermédiaires » ou « d'entre-deux » ? En y regardant de plus près, cette position n'est-elle pas plutôt dévolue aux espaces ruraux désormais, sorte « d'entre-deux » aires urbaines ? D'un strict point de vue sémantique, le vocabulaire va devoir s'adapter. Si la tentation d'envisager le périurbain comme un monde et un espace « à part entière », existant par lui-même, est plus forte, il continue, par définition, d'être lié et intégré à la ville qui l'a fait naître. Le principal indicateur, encore aujourd'hui, qui sert à déterminer les limites du périurbain – les flux domicile-travail des actifs en direction du pôle urbain – part toujours de ce principe.

La nouvelle réalité territoriale du périurbain ne tient évidemment pas qu'à ses seules caractéristiques démographiques et spatiales, elle est aussi à mettre sur le compte d'une forme nouvelle de « maturité » que nombre de travaux mettent de l'avant (Berger *et al.*, 2014 ; Motte-Baumvol, Morel-Brochet, 2010 ; Aguiléra *et al.*, 2014). Cette notion de maturité peut être comprise dans son sens premier dans la mesure où elle renvoie à des évolutions exprimant clairement « l'âge » atteint par certains territoires périurbains : en général marquées par une croissance démographique rapide pendant les premières décennies de leur développement, beaucoup de zones périurbaines ont dépassé ce stade,

n'attirent plus autant qu'avant de nouveaux résidents, régulent plus strictement la libération du foncier et connaissent des dynamiques plus mitigées ; bon nombre de territoires périurbains sont également rattrapés par des phénomènes, visibles dans le vieillissement des populations ou dans l'évolution de la structure des ménages, qui trahissent un vécu déjà ancien et le mélange de plusieurs générations de périurbains. À cela, on peut rajouter que les trajectoires résidentielles donnent des indications supplémentaires de l'épaisseur nouvelle prise par certains territoires périurbains. L'analyse de ces trajectoires révèle des désirs d'ancrage évidents dans des territoires vantés pour la diversité de leurs ressources, qu'elles soient sociales, familiales, ou bien pour leur environnement naturel. Les approches plus économiques de l'urbanisation discontinuée défendent également cette idée selon laquelle la structure et la forme de nos villes dépendent également de l'aspiration de certains ménages à vivre plus près des espaces ouverts et des aménités qu'ils procurent (Pouyanne, 2014). La reconnaissance du périurbain pour ce qu'il peut évoquer chez certaines populations, c'est-à-dire un cadre de vie agréable avant d'être un foncier abordable, peut accréditer la thèse d'une valorisation nouvelle de ces espaces.

Au côté de cette première lecture par les transformations des arbitrages et du contenu résidentiel, d'autres arguments semblent en parallèle indiquer une autonomie croissante des zones périurbaines. Le développement des mobilités de proximité et la maîtrise, parfois même l'abaissement, des distances domicile-travail fournissent de bons exemples et laissent penser que le périurbain, à plus d'un point de vue, réduit sa dépendance à la ville-centre (Bouleau, Mettetal, 2014). C'est en ce sens qu'on peut aussi parler de maturité. C'est vrai en région parisienne où l'existence d'un périurbain déjà ancien et la configuration particulière de l'espace économique, maillé de nombreux pôles secondaires en dehors du pôle central, offrent un terrain favorable (Larceneux, 2006 ; Berroir *et al.*, 2007). Mais cette situation ne lui est plus propre. On l'observe dans d'autres contextes périurbains, également concernés par des formes semblables d'autonomie vis-à-vis du centre (Nessi, 2012 ; Bonnin-Oliveira, 2013).

2.2. Les territoires périurbains : de la maturité à la fracture ?

Le poids pris par le périurbain ainsi que sa maturité peuvent expliquer que la grille d'analyse traditionnelle centre-périphérie soit devenue, aux yeux de certains, une clé de lecture très simplifiée, voire dépassée, des rapports qui, sur plusieurs aspects, lient les deux types d'espaces. L'idée de maturité n'exclut pas le maintien de liens forts entre la périphérie et son centre, en particulier en Ile-de-France (Aguiléra *et al.*, 2006) ; simplement les modalités d'intégration de l'un à l'autre se complexifient, les concurrences, mais aussi les complémentarités s'affirment (Baron *et al.* 2007) et les relations de dépendance sont probablement moins unidirectionnelles aujourd'hui qu'à une certaine époque où la périphérie pouvait donner l'impression de vivre aux dépens de son centre. L'émergence de situations inverses n'est d'ailleurs pas à exclure. Que penser, par exemple, de la périurbanisation sans cesse plus prononcée des activités logistiques depuis une vingtaine d'années (Dablanc, Frémont, 2015) ? Ce genre de mouvement n'est-il pas de nature à rendre, pour ses approvisionnements, le centre encore plus dépendant de sa périphérie ?

Mais alors qu'un tissu de relations fonctionnelles continue de lier l'univers périurbain à celui du centre, une autre voix plus puissante s'est fait entendre pour annoncer un divorce territorial entre les deux. Cette thèse s'est développée en même temps que la polarisation

exercée par nos métropoles s'accroissait et qu'à l'intérieur les divisions socio-spatiales donnaient des signes de durcissement. Au milieu de toutes ces recompositions, les territoires périurbains ont plutôt eu tendance à s'éloigner socialement, économiquement et politiquement des cœurs de métropole, selon l'interprétation qu'en font certains spécialistes. Ainsi, se feraient face deux mondes qui n'auraient plus grand-chose en commun, mettant d'un côté ceux qui tirent les « avantages » du vivre en métropole, et de l'autre ceux qui rejettent le modèle de la ville dense et aspirent à plus d'entre soi. Que les périurbains soient dans des logiques de liens privés avec le territoire où ils ont installé leur famille ne se conteste pas. Mais peut-on pour autant les réduire à ce seul profil, et est-ce le propre des extra-urbains (Viard, 2013) ? S'il existe bien des effets de « club » dans le périurbain, le phénomène ne lui est pas forcément spécifique (Charmes, 2013). Le dilemme est alors de savoir si la ligne de partage de ces comportements s'arrête à la seule distinction urbain-périurbain et si le gradient d'urbanité, mobilisé par Lévy (1993), constitue la mesure la plus adéquate pour déceler les fractures à l'œuvre. C'est à ce niveau que les réponses ne convergent pas toujours.

Car le creusement des différences ne se réduit pas à la seule question des modes de vie et des préférences individuelles. Il a une autre composante, plus sociale celle-là. Terre de conquête traditionnelle des classes moyennes, les territoires périurbains apparaissent, du point de vue social, beaucoup moins homogènes qu'ils ne l'étaient. Leur extension et le renouvellement des populations au fil des générations ont conduit à une diversité croissante et font s'interroger sur la trajectoire sociale de cet ensemble, avec une crainte. Et si les évolutions récentes, et notamment les crises économique et énergétique, avaient fragilisé les populations périurbaines plus que les autres ? Elles posent une autre question, celle de savoir si les territoires périurbains ne sont pas désormais spécialisés dans l'accueil de populations socialement reléguées ou en difficultés. Là encore, les avis sont partagés. Les espaces périurbains peuvent se construire encore par des mobilités résidentielles ascendantes (Debroux, 2013) et révèlent une mosaïque de territoires (Girard et Rivière, 2013), d'autres constatent que le sentiment de déclassement y prédomine et qu'il va jusqu'à se manifester dans les urnes (Guilluy, 2013 ; Lévy et Andrieu, 2007).

Une autre ligne de fracture pourrait voir le jour et nourrir, plus avant encore, l'idée du fossé croissant entre parties centrales et zones périurbaines. Elle touche à la représentation politique des espaces. Avec la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), les métropoles vont avoir leur propre collectivité territoriale pendant que certains pans du périurbain en seront privés (même si dans certaines métropoles comme Marseille Aix Provence le périurbain pourra jouer au contraire un rôle accru (Adaoust, Pougnaud, 2014)). L'effort pour donner une voix et des pouvoirs supplémentaires aux lieux où se joue une bonne partie de la compétitivité économique de nos territoires se comprend bien dans l'époque actuelle ; mais les inquiétudes des territoires périurbains limitrophes de ne pas disposer d'un poids politique suffisant pour être écoutés et défendus s'entendent également. L'institution départementale, dont l'avenir est parfois incertain, pourrait alors devenir l'échelon le mieux à même de répondre à ce besoin d'identité politique des espaces périurbains (Charmes et Fitria, 2014). Alors que les bénéfices de la mondialisation actuelle sont déjà captés très avantageusement par les cœurs d'agglomération, le risque n'est pas exclu de voir la nouvelle gouvernance métropolitaine accroître les inégalités de moyens et de richesses entre territoires centraux et périphériques. Si les discours se veulent naturellement rassurants et qu'on peut imaginer,

plutôt qu'un assèchement des ressources voisines, de nouvelles solidarités à construire, il reste que le face-à-face politique apparaît inégal au départ.

La stigmatisation dont le périurbain fait l'objet ne s'arrête pas aux recompositions de son périmètre spatial, aux changements socio-économiques qui le travaillent et à son identité politique; elle fait largement écho à une autre forme de mise en garde récurrente à son sujet, qui questionne sa faible contribution au respect des nouvelles « normes » environnementales.

2.3. Les injonctions de la durabilité : la lutte contre l'étalement urbain

Les enjeux de durabilité des espaces périurbains interpellent depuis longtemps la littérature spécialisée qui désormais s'interroge sur les potentiels de mutabilité de ces espaces de faible densité largement conçus pour l'automobile. La croissance du périurbain s'est ainsi effectuée dans un contexte de valeurs positives accordées au confort individuel (automobile, jardin privatif) et à l'habitat pavillonnaire (Haumont, 2001 ; Raymond *et al.* 1966).

Si depuis plus de trente ans maintenant, les politiques publiques de nombreux pays font de la dilution de la tache urbaine un enjeu de lutte majeur, ce n'est que depuis le début des années 1990 qu'on assiste concrètement à un retournement des politiques publiques en faveur des actions de densification¹. La préconisation de la densification dans les politiques d'aménagement et de planification vient de recherches qui montrent l'influence positive de la densité sur un certain nombre de secteurs : les transports et la mobilité, l'habitat, les réseaux, le développement économique, les interactions sociales (Touati, Nessi, 2015). Dès la fin des années 1980, les travaux développés dans le cadre des recherches de Newman et Kenworthy (1989)² apparaissent centraux dans la justification des avantages de la ville dense et ils ont un retentissement certain, y compris en France, dans un contexte de villes déjà denses.

La « courbe » de Newman et Kenworthy² devient d'ailleurs une référence et sert de justificatifs à la direction prise par de nombreux documents politico-scientifiques, notamment le « Livre vert sur l'environnement urbain » de la Communauté Européenne (Communauté Européenne 1990), alors qu'elle est aujourd'hui largement débattue (Gordon et Richardson 1989 ; Gomez-Ibanez 1991 ; Dupuy 2002 ; Desjardins 2010 ; Nessi, 2010 ; Le Néchet, 2011), pour ce qui est de la méthodologie utilisée³. La recherche de corrélation entre densité et consommation d'énergie liée au transport élude une grande partie de la complexité des dynamiques urbaines, notamment des variables latentes comme la

¹ En effet, le rapport Brundtland (World Commission on Environment and Development 1987) publié en 1987 par la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement, donne une dimension nouvelle à la protection de l'environnement naturel et de ses réserves et considère d'une manière inédite les modes de développement urbain.

² Ces deux chercheurs australiens établissent une corrélation négative entre la densité de population et la consommation de pétrole liée aux transports par habitant en Australie, États-Unis, Europe et Asie.

³ Cette analyse ne porte que sur une part minoritaire des déplacements, ceux issus de la seule mobilité intramétropolitaine des individus. Ni les déplacements de marchandise ni la mobilité des habitants des grandes métropoles vers les espaces extérieurs ne sont pris en considération. En outre, seuls les déplacements réalisés du lundi au vendredi sont concernés. Les auteurs font ainsi abstraction de la mobilité de week-end et de longue distance réalisée à l'extérieur des métropoles étudiées.

richesse des habitants de la ville ou le prix du carburant, qui jouent un rôle aussi important dans l'explication des pratiques de mobilité que la densité urbaine : une corrélation n'induit pas une causalité.

Ces travaux ont été au cœur de controverses majeures (Johnson, 1997, Dempsey, 2010), les uns et les autres s'accusant mutuellement de parti pris idéologique concernant la forme urbaine « idéale ». Mais au-delà de ces travaux scientifiques critiques sur l'étalement urbain, les injonctions à la durabilité telles qu'elles s'expriment dans le périurbain s'inscrivent également dans le cadre de courants de pensée proches du « nouvel urbanisme » et des « villes durables ». Ces théories urbanistiques promeuvent un retour à une certaine densité urbaine, à une mixité de fonctions et d'usages, en réaction à l'étalement urbain ségrégué (développement par zones spécialisées, coupures urbaines créées par les infrastructures de transport, baisse de la densité, etc.) qui a marqué la production urbaine dans la seconde moitié du vingtième siècle aux États-Unis et en Europe.

À partir des années 2000, avec la prédominance du concept de « ville durable » dans la recherche urbaine et dans les agendas politiques nationaux et européens, la ville compacte devient une référence réunissant tous les avantages non seulement environnementaux, mais aussi sociaux. C'est dans ce contexte que les politiques urbaines des villes européennes s'orientent vers ce modèle et soulignent la nécessité de maîtriser le processus d'étalement⁴ (en France, la loi SRU, Solidarité et Renouvellement Urbain, va dans ce sens). La critique environnementale du phénomène de périurbanisation a abouti à la promotion d'une ville dense, moins consommatrice en usage des sols et mixte pour limiter les déplacements et favoriser les modes doux. Ce modèle de ville se traduit dans des documents et des outils d'urbanisme de manière « descendante », à trois niveaux (européen, national, local) ; à l'échelle européenne : livre vert sur l'environnement urbain (1990), charte d'Aalborg (1994) ; à l'échelle nationale : loi sur l'air (1996), loi SRU (2000), Grenelle 1 (2007) et 2 (2010) ; à l'échelle locale : le PLU, Plan Local d'Urbanisme se rajoute au SCOT, Schéma de Cohérence Territoriale. Leurs effets directs sont difficilement évaluables, mais la mise en œuvre de ces dispositifs sensibilise et mobilise les acteurs locaux autour de la lutte contre l'étalement urbain (Cailly, 2013). Au-delà de la bonne intention que représente la ville compacte dans le développement durable, la question redoutable non réglée demeure celle de l'accès au foncier pour les populations citadines. Sans règlement du problème de la pression foncière, proposer un modèle de ville compacte comme alternative à la ville diffuse relève d'une utopie (Touati, Nessi, 2015).

3. Potentiel de mutation du périurbain et marges de manœuvre en matière d'inscription spatiale

Les injonctions du développement durable influencent la vision de l'organisation du territoire et les outils de l'aménagement. Dans ce numéro, nous montrons comment la durabilité, longtemps mobilisée comme argument critique contre le périurbain, a finalement permis de questionner différemment ces territoires et de sortir de la domination du centre ou de l'opposition centre/périphérie. Les contributions ont en commun de se

⁴ Passant par des politiques de renouvellement urbain, de reconquête des friches urbaines, de limitation des déplacements en voiture dans les centres et de protection des espaces naturels.

demander si le contexte de défiance toujours aussi prononcé sur le potentiel de mutabilité des territoires périurbains ne mérite pas d'être reconsidéré au regard de certaines évolutions actuelles des métropoles. Nous nous attacherons plus précisément à relever les marges de manœuvre dont ce type de territoire dispose en matière de durabilité et les signaux positifs envoyés par les comportements des populations qui le composent.

3.1. Un tournant dans la recherche sur le périurbain

Une série de recherches initiées dans les années 2000, focalisées spécifiquement sur le périurbain, s'affranchissent du rapport de domination de l'urbain sur le périurbain défendu par un certain nombre d'auteurs. Le périurbain décrié sur les plans sociaux (Donzelot, 1999; Lévy, 2013; Guilluy, 2013), identitaire (Chamboredon 2001, Mathieu 1996; Le Jeannic; 1996; Claval 1981; Reynaud, 1981; et de la durabilité laisse place à des analyses beaucoup plus nuancées (Cailly, Dodier, 2007; Cailly, 2008; Dodier, 2007b, 2009; Rougé, 2007), y compris en termes prospectifs (Cordobes *et al.*, 2010; Roux et Vanier, 2008). Ce tournant de la recherche sur le périurbain est marqué par des approches transversales essayant de comprendre à la fois le fonctionnement du territoire et les évolutions des pratiques habitantes. Ainsi, l'entrée par l'individu et les modes de vie constitue une étape importante dans le changement de regard porté sur le périurbain (Cailly, 2014; Dodier, 2013; Bonnin Oliveira, 2012; Nessi, 2012; Dodier *et al.*, 2012; Jaillot et Rougé, 2007; Motte-Baumvol, 2006; Senecebé, 2006; Morel-Brochet, 2006) se démarquant ainsi des approches homogénéisantes de ces territoires.

Ce changement de focale permettrait-il de comprendre les logiques propres au périurbain, afin de dépasser la vision traditionnelle de l'aménagement reposant sur la ville dense et les espaces continus? Comment repérer les marges de manœuvre et le potentiel offerts par ces territoires? L'approche par les modes de vie et plus précisément les modes d'habiter⁵ (Cailly, 2014), alliant à la fois l'individu et le territoire via ces inscriptions spatiales, semble une entrée pertinente pour saisir ces éléments. Les modes d'habiter facilitent la compréhension du fonctionnement du territoire et du rapport des individus à ce dernier et permettent également, de relever les pratiques d'immobilité et les lieux d'ancrage.

Cette évolution va largement être accompagnée, voire portée, par le Plan Urbanisme Construction Architecture⁶. En effet, dans le cadre de l'objectif de réduction des gaz à effet de serre porté par le Grenelle⁷, le PUCA décide d'intégrer la problématique du développement durable et se questionne alors sur l'organisation des territoires à privilégier. L'organisme se focalise alors sur le « périurbain ». « *Le « périurbain »* occupe une place

⁵ Nicole Mathieu questionnait les modes d'habiter pour « appréhender l'Europe rurale, aujourd'hui ». Le terme même de mode d'habiter porte l'idée de pratiques, de comportements, de manières de faire, comme dans les expressions mode de vie ou mode de production par exemple. Plus récemment, Laurent Cailly (2014) définit les modes d'habiter comme un rapport spatialisé à la société et une relation évolutive aux différentes échelles du territoire.

⁶ Le PUCA est un service interministériel rattaché à la Direction générale de l'Aménagement du Logement et de la Nature (DGALN) au Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement. Il s'agit d'une agence nationale de la recherche et de l'expérimentation dans les domaines de l'urbanisme, de l'architecture et de la construction.

⁷ Dans le cadre du protocole de Kyoto, l'objectif de réduction de gaz à effet de serre portée par le Grenelle de l'environnement questionne l'aménagement urbain au sens large.

particulière, constituant la forme la plus emblématique de la croissance urbaine des dernières décennies, cristallisant à son endroit les inquiétudes et les critiques les plus vives, et devenant l'objet des injonctions réformatrices les plus fortes. » (Mattéi, Lemerrier, Ménard, 2011). Ainsi, deux appels d'offres portants sur le périurbain ont été financés, avec neuf équipes de recherche pour le premier, en 2008, sur « *La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains* » et huit équipes pour le second, en 2011, sur « *Du périurbain à l'urbain* ».

Cette vague de recherches a largement contribué à approfondir les connaissances des pratiques dans le périurbain et a permis de saisir les changements à l'œuvre pour mieux identifier les marges de manœuvre. En prenant acte des contextes territoriaux et de leur histoire, des habitants et de leurs modes de vie, ces recherches ont en commun de traiter, de manière plus ou moins centrale, du repérage des tendances aux changements environnementaux, des frémissements, sans pour autant préjuger de ce qu'il en adviendra. Ces approches considèrent les espaces périurbains dans des logiques simultanément paysagères, de qualité environnementale, d'habitabilité et de développement économique. La périurbanisation induit des formes spécifiques de sociabilité et d'organisation spatiale qu'il s'agit d'analyser autrement que comme un débordement de la ville.

Les recherches présentées dans ce numéro se sont inscrites dans les deux vagues d'appel d'offres du PUCA mentionnées plus haut. Ce dossier propose un croisement disciplinaire (géographie, sociologie, aménagement) autour de recherches employant des méthodologies complémentaires entre approches quantitatives et qualitatives, et partant de points de vue articulant approches sociale et spatiale. Fruit de l'atelier « Entre périurbain et périurial : adaptabilité des territoires et des modes de vie face aux enjeux de durabilité? », organisé dans le cadre d'une session spéciale du 51^e colloque de l'Association de Science Régionale De Langue Française (Marne-la-Vallée, 2014), il souhaite éclairer le changement en train de s'opérer dans le périurbain métropolitain. Les cinq contributions reflètent ainsi une partie de la production académique à un moment donné, sans prétendre à l'exhaustivité. Ce numéro spécial porte un regard renouvelé sur le périurbain, dépassant l'idée traditionnelle de dépendance du périurbain à la ville centre pour proposer un regard plus réticulé du territoire en observant les pratiques des habitants, ce qui change, ce qui ne change pas et le rapport que les ménages ou les acteurs entretiennent avec leur territoire⁸. On observe sur ces territoires périurbains des mutations économiques, sociales et environnementales. Si le périurbain fait souvent figure d'anti-modèle en raison de sa dépendance automobile, de sa faible densité et plus généralement d'un développement urbain irraisonné (Roux, Vanier, 2008) comme nous l'avons vu précédemment, il se caractérise pourtant par un ensemble d'espaces diversifiés en pleines mutations (Vanier, 2005, 2013). L'observation de ces territoires intermédiaires révèle des marges de manœuvre concernant les pratiques des individus.

3.2. Contraction des bassins de vie et autonomisation des territoires périurbains

À partir de l'examen des pratiques quotidiennes, l'ensemble des articles dévoile un rétrécissement des bassins de vie des habitants à la fois dans leurs pratiques de loisirs (Poulot *et al.*; Thébert *et al.*), leurs pratiques sociales (Thébert *et al.*) et leurs pratiques

⁸ Territoire défini par l'étendue de leurs pratiques ou de leurs interventions.

commerciales (Berroir *et al.*; Belton *et al.*) qui se manifestent notamment par un désir de réinvestissement des espaces de proximité. À ce titre, Sandrine Berroir, Matthieu Delage et Antoine Fleury, à partir de données portant sur les établissements commerciaux et d'une série d'entretiens menés sur les franges nord de la métropole parisienne, appréhendent les espaces périurbains au prisme du commerce, en croisant l'analyse des structures commerciales et celle des pratiques et des représentations des habitants. En quoi une entrée par le commerce permet-elle d'alimenter une réflexion dialectique sur les processus d'autonomisation et d'intégration dans les espaces de franges métropolitaines ? Quel est le rôle du commerce dans la fabrique des territorialités périurbaines, tant en termes de pratiques de proximité que de processus et de désirs d'ancrage ?

En analysant les pratiques, les auteurs des différents articles dévoilent des territoires beaucoup moins monofonctionnels qu'on pourrait le supposer. Ces territoires multifonctionnels regroupent de l'habitat, des lieux de nature et de l'activité économique, des lieux d'activités de loisir ou de vie sociale. Cette multifonctionnalité participe au processus d'autonomisation des espaces périurbains et offre aux habitants la possibilité de sortir du schéma classique de dépendance à la ville-centre avec une pratique croissante du territoire de proximité au lieu de résidence (Poulot *et al.*, Berroir *et al.* et Le Néchet *et al.*). Les différents travaux s'accordent pour rappeler que cet ancrage dans la proximité est multisitué (réticulaire) et à géométrie variable selon les caractéristiques des individus (revenu, catégorie socioprofessionnelle).

La proximité renvoie certes à l'échelle du lieu de résidence, mais également à une proximité plus réticulaire (Berroir *et al.*, Thébert *et al.*) englobant un certain nombre de lieux intégrés à la métropole. L'ancrage de proximité de certains déplacements dans l'espace périurbain, en termes de recours aux équipements et de réseau social, apparaît comme la ressource mobilisée par les ménages pour investir le thème de la durabilité (Thébert *et al.*).

3.3. Des changements de système de valeurs, clef de compréhension de la contraction des bassins de vie

Si le constat du rétrécissement des bassins de vie a déjà été relevé par un certain nombre de travaux antérieurs sur le périurbain (Lejoux *et al.* 2011 ; Cailly, 2014 ; Berger *et al.*, 2014), ces articles éclairent ces dynamiques par le constat d'un changement de système de valeurs des habitants du périurbain du point de vue des pratiques commerciales, des espaces ouverts et des déplacements.

Trois des articles (Berroir *et al.*, de Belton *et al.* et de Le Néchet *et al.*) convergent vers le constat d'un changement de valeurs à propos des pratiques et des lieux de la consommation. Les auteurs soulignent la valorisation croissante des commerces de proximité et de supermarchés de taille intermédiaire et le rejet des grands centres commerciaux. Dans leur discours, les ménages périurbains déprécient cette pratique de consommation réalisée dans des lieux aseptisés, sans caractère et revendiquent au contraire des pratiques de consommation plus frugales. Ce sont bel et bien des changements de comportement et une réelle évolution des habitudes de consommation opérés ici. Les enquêtés donnent en revanche sens aux achats réalisés à l'échelle intermédiaire, notamment du fait que le commerce joue un rôle important dans les processus d'ancrage et de valorisation des lieux.

Monique Poulot, Claire Aragau et Lionel Rougé soulignent quant à eux la valorisation

des espaces ouverts et en particulier des forêts. Ils analysent les logiques d'appropriation et de territorialisation dans les espaces périurbains de l'ouest francilien, à travers le prisme des espaces ouverts, envisagés comme une caractéristique morphologique et paysagère de ces espaces. Pour eux, cette valorisation des espaces ouverts intervient dans la construction territoriale périurbaine et participe de l'ancrage des individus à proximité de leur domicile via l'appropriation de ces espaces. Ils montrent le rôle des changements de pratiques et de représentations des « espaces ouverts » par les habitants et les élus dans « les modes de fabrication d'un périurbain en voie d'autonomisation ». Pour les auteurs, ces espaces ouverts participent à l'invention de « l'entre-deux » périurbain.

Un autre changement de valeur important concerne le regard porté par les habitants sur les déplacements. Même si la voiture est toujours autant plébiscitée (instrument de l'autonomie), elle est pourtant vécue comme une source de pénibilité et de stress, en particulier en ce qui concerne les déplacements vers Paris (Berroir *et al.*). Les ménages périurbains cherchent à limiter leurs déplacements. Dans le cadre d'un scénario prospectif proposé par Florent Le Néchet, Hélène Nessi et Anne Aguiléra, sur trois communautés de communes franciliennes, une des premières réponses avancées par les habitants comme marge de manœuvre face à une hausse des prix du carburant serait la diminution des déplacements automobiles. Celle-ci prend la forme de différentes propositions : délaissé certains motifs (type loisir coûteux en temps et argent), et surtout rationaliser les déplacements et les chaîner. À travers la compréhension des motivations du recours à l'achat en ligne des ménages périurbains distincts de celles des urbains, Leslie Belton-Chevallier, Frédéric de Coninck et Benjamin Motte-Baumval observent aussi ce changement de regard sur les déplacements en Côte d'Or et en Seine-et-Marne. L'achat en ligne vise la diminution de la pénibilité d'un déplacement qui se calcule d'abord en temps et en fatigue plutôt qu'en coûts. Si la livraison à domicile répond plus aisément à la diminution de cette pénibilité, elle demande une présence au domicile qui n'est pas toujours possible. La solution intermédiaire est alors celle du *drive*, qui permet au ménage de s'organiser au mieux et de limiter tout de même les distances de déplacements et le temps consacré à cette activité. L'achat en ligne s'ajoute ainsi au répertoire des solutions possibles pour simplifier la vie des ménages via une économie de temps. Le récit des ménages à propos de l'achat en ligne témoigne d'une volonté de sobriété.

3.4. Des ressources qui accompagnent le changement

En plus d'un changement de système de valeur, les marges de manœuvre offertes en termes de pratiques spatiales par les territoires périurbains éclairent la réserve de ressources constituée par le « savoir-faire territorial » et les TIC.

Ainsi, Mariane Thébert, Monica Coralli, Hélène Nessi et Patricia Sajous, sur trois communautés de communes franciliennes, montrent que le « temps résidentiel » (la durée d'installation) est un élément clef pour le développement d'un savoir-faire territorial, au-delà des effets de contexte. L'accroissement du savoir-faire territorial, acquis avec le temps, influence largement les comportements de mobilité. L'ancrage à l'échelle locale ou intermédiaire (5 à 10 kilomètres du lieu de résidence) est d'autant plus important que le réseau social de connaissance de la personne est étoffé, lui permettant d'optimiser des ressources de proximité. Ces dynamiques auto-organisatrices induisent une mixité fonc-

tionnelle transgressant les logiques de zonage. Les auteures développent ainsi l'  d  e que la transition vers la durabilité peut s'appuyer sur la multifonctionnalité, l'adaptabilité des territoires et l'innovation par les initiatives locales.

Dans ces territoires peu denses où les consommations de ressources impliquent traditionnellement, dans un contexte d'énergie abondante, des logistiques énergivores (déplacements en automobile, avec un faible taux de remplissage des véhicules), les nouveaux outils de communication et les nouvelles mobilités accompagnent le changement de pratiques et offre de nouvelles marges de manœuvre. Les questionnements foisonnent dans la littérature, qu'il s'agisse de la dimension sociale (transport    la demande pour les personnes    mobilité réduite ou    revenus faibles, Ascher, 2002), environnementale (télétravail ou e-commerce susceptible de remplacer un certain nombre de déplacements, Aguiléra *et al.*, 2014) ou économique (favorisant la mise en réseau des activités économiques, Rifkin, 2012). Les deux derniers articles de ce numéro mettent en avant le rôle des TIC dans le changement des pratiques. La contribution de Belton *et al.* s'intéresse    l'alternative représentée par les pratiques innovantes d'achat dans deux contextes géographiques différents tandis que celle de Le Néchet *et al.* abordent le télétravail lorsqu'ils s'intéressent aux anticipations réelles et imaginées par les ménages dans le contexte d'une poursuite d'une tendance    la hausse des coûts du pétrole. Ainsi, Belton *et al.* décrivent l'usage des TIC par les populations périurbaines et la manière dont celui-ci participe    remodeler les pratiques spatiales de ces personnes. Ces pratiques spécifiques contribuent    l'affirmation d'un mode d'habiter périurbain dans une logique de mise    distance croissante de l'urbain et d'un ancrage local. La durabilité ainsi permise est donc double et concerne autant la capacité des habitants    maintenir leur mode de vie que la capacité des territoires    devenir plus « sobres » énergétiquement. Dans l'article Le Néchet *et al.*, le télétravail constitue une marge de manœuvre possible mise    la disposition des ménages pour faire évoluer leurs pratiques. Néanmoins, les auteurs relèvent une différenciation forte quant aux espoirs de télétravail selon les catégories professionnelles, avec une attente supérieure chez les cadres. Pour cette catégorie professionnelle, le télétravail est envisagé comme une solution    une meilleure conciliation de la vie professionnelle et de la vie privée, permettant de réduire la pénibilité des trajets domicile-travail.

Conclusion

De cette production, nous retiendrons que pour partir    la recherche des marges de manœuvre au sein des pratiques individuelles, il est indispensable de porter un regard multidimensionnel questionnant    la fois les contraintes des individus, l'agencement spatial du territoire dans tous les domaines (résidentiel, économique, environnemental, social, culturel, etc.), la part d'auto-organisation qui y existe et les temporalités différentes de l'installation périurbaine. Les travaux regroupés dans ce numéro mettent en avant des changements de pratiques et d'inscriptions spatiales. Le choix des nouveaux lieux fréquentés par les ménages périurbains au regard de ceux fréquentés antérieurement semble s'expliquer en partie par un changement de système de valeurs des habitants. Insuffisamment structurants pour apparaître comme de véritables inflexions, ces changements sont    l'heure actuelle des ajustements dans les comportements et les manières de vivre. Néanmoins, les marges de manœuvre en matière de mobilité et d'ancrage ter-

ritorial des activités et le potentiel d'adaptabilité qu'offrent ces territoires ne sont pas à sous-estimer. Ces marges de manœuvre se développent dans un contexte socio-technique particulier, marqué par une intégration croissante des technologies de l'information dans toutes les sphères, privée comme professionnelle, et par une recherche d'alternatives organisationnelles reposant sur le savoir-faire territorial ou d'alternatives technologiques pour limiter la consommation d'énergie fossile. Les populations périurbaines n'y sont pas moins sensibles que les autres.

Dans ce numéro spécial, les marges de manœuvre s'observent dans un contexte géographique hors du commun, celui d'une aire métropolitaine qui dépasse les dix millions d'habitants, dont la dimension n'est pas sans effet sur la nature des résultats observés. Pour commencer, l'habitat périurbain y a une histoire déjà ancienne, dans des territoires où auto-organisation et savoir-faire territorial ont donc des chances d'être plus avancés. Il n'est ainsi pas surprenant de constater dans les discours des habitants périurbains une sensibilité au cadre de vie, aux espaces naturels, et une valorisation des pratiques spatiales de proximité et de l'ancrage local. Enfin, et c'est une des hypothèses les plus probables, les vagues successives de desserrement des activités liées à la consommation, non seulement offrent des gisements d'emplois importants aux populations locales, mais reposent également sur un système de localisation favorable, au fil du temps, à la contraction des bassins de vie.

Ce changement de regard sur le périurbain s'inscrit en réalité dans un changement de paradigme bien plus large sur l'urbain. En effet, la notion même de ce qu'est une ville a été profondément transformée depuis les années 1950 et les travaux fondateurs de Gottmann (1957) sur la « mégalopole » nord-américaine. Cette approche traduit l'idée qu'avec la mobilité un nouvel espace urbain voit le jour, fait de mouvements entre pôles majeurs. La ville-réseau remplace la ville-territoire, questionnant alors le principe de zonage au fondement de l'aménagement français (Veltz, 1996; Dupuy, 1991). En effet, dans le contexte de « Mega City Regions » polycentriques (Hall et Pain, 2006), l'enjeu pour un ménage, pour une entreprise, n'est plus seulement de savoir à quelle distance un territoire se trouve du centre, mais de caractériser les ressources de ce territoire et la capacité de ce dernier à se connecter à des ressources, des entreprises, des idées, situées à l'extérieur. En parallèle à la formation de régions métropolitaines aux limites toujours plus étendues, se structurent à l'intérieur de ces espaces des bassins de vie locaux offrant de nouvelles capacités d'auto-organisation pour les ménages périurbains. Ces marges de manœuvre se mettent en place au prix de certaines conditions. L'enjeu pour les pouvoirs publics consiste à produire et à maintenir pour les territoires périurbains un niveau satisfaisant d'opportunités locales (Kestens, 2007), laissant aux ménages une nécessaire adaptation de leurs routines quotidiennes. Cet aménagement s'appuierait sur la provision d'offre de transport et d'équipements à un niveau suffisant localement, organisée à plusieurs échelles en fonction de l'importance de l'aménité. Ce modèle polycentrique présenterait certains avantages de durabilité en comparaison à une croissance diffuse de l'urbain sans aucune hiérarchie entre les espaces (Banister, 2008).

D'un point de vue méthodologique, rappelons que l'appareillage statistique permettant d'analyser les usages du territoire périurbains est largement sous-dimensionné par rapport à l'abondance de données concernant l'urbain dense, en raison d'enquêtes de déplacement assez peu représentatives (les enquêtes ménages ayant surtout été construites pour dimensionner les réseaux lourds aux heures de pointe, Commenges, 2013). Les nouvelles

technologies promettent de renforcer le potentiel de connaissance de ces territoires par le biais de données massives géolocalisées (données bancaires, données cellulaires, issues de réseaux sociaux), et in fine d'ouvrir de nouvelles possibilités pour l'action sur ces espaces (Pumain, 2015). Enfin, le foisonnement de recherches qualitatives sur le périurbain traduit bien à la fois le renouveau d'intérêt pour ce type d'espace et le fait que les instruments d'objectivation restent largement à construire, qu'il s'agisse des dynamiques de moyen terme de ces territoires ou des pratiques complexes de leurs habitants.

Bibliographie

- Adaoust S. et Pougnaud J., 2014. Métropole Aix-Marseille Provence : offre foncière économique - 25 zones de concentration de l'emploi à enjeu. *INSEE Analyses* 5.
- Aguiléra A., Massot M.-H. et Proulhac L., 2006. L'intégration du périurbain francilien à la métropole parisienne. Une mesure par les flux quotidiens de personnes. In Larceneux A. et Boiteux-Orain C. *Paris et ses franges : étalement urbain et polycentrisme*. Éditions Universitaires de Dijon, Dijon, 73-97.
- Aguilera A. (coord.), Nessi H. (coord.), Sajous P. (coord.), Thebert M. (coord.), Bonin O., Conti B., Coralli M., Le Néchet F., Proulhac L., Stransky V. et Terral L., 2014. *Dynamiques du peuplement, des formes urbaines et des mobilités dans les territoires de la périurbanisation. Quels enseignements au regard des enjeux du développement durable ?* Rapport final pour le PUCA, 264.
- Aguiléra A., Lethiais V. et Rallet A., 2014. Le télétravail : sortir de l'impasse. *Métropolitiques*. eu 1.
- Ascher F., 2002. Le transport à la demande : individualisation des mobilités urbaines et personnalisation des services publics. *Annales Des Télécommunications* 57 (3-4), 277-288.
- Banister D., 2008. The Sustainable Mobility Paradigm. *Transport Policy* 15, 73-80
- Baron M., Berroir S., Cattani N., Lesecq G. et Saint-Julien Th., 2007. Des universités en concurrence In Saint-Julien Th. et Le Goix R. *La métropole parisienne. Centralités, inégalités, proximités*. Belin, Paris, 65-87.
- Béhar D., 2014. Fracture : le frisson qui rassure. *Le Huffington Post*, 15 décembre 2014, http://www.huffingtonpost.fr/daniel-behar/fracture-le-frisson-qui-rassure_b_6308538.html.
- Berger M., Aragau C. et Rougé L., 2014. Vers une maturité des territoires périurbains ? *EchoGéo* [en ligne], 27, URL : <http://echogeo.revues.org/13683>
- Berroir S., Mathian H., Saint-Julien Th. et Sanders L., 2007. Les pôles de l'activité métropolitaine In Saint-Julien Th. et Le Goix R. *La métropole parisienne. Centralités, inégalités, proximités*. Belin, Paris, 11-38.
- Bonnin Oliveira S., 2012. Intégration des espaces périurbains à la planification métropolitaine et recompositions territoriales. Position de thèse. *Études Foncières* 157, 7.
- Bonnin Oliveira S., 2013. Des territoires reconfigurés par la périurbanisation : Modes de vie et recompositions territoriales aux marges de l'aire urbaine toulousaine. *Espace temps.net*, mis en ligne le 29.04.2013, <http://www.espacestems.net/en/articles/la-fin-des-peripheries-urbaines/>.
- Bonnin-Oliveira S., 2013. La fin des périphéries urbaines. Modes de vie et recompositions territoriales aux marges de l'aire urbaine toulousaine. *EspacesTemps.net*, 29.04.2013. <http://www.espacestems.net/articles/la-fin-des-peripheries-urbaines/>.
- Bouleau M. et Mettetal L., 2014. La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités. *Note rapide*, n°646. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme – Ile-de-France.
- Bretagnolle A., 2015. La naissance du périurbain comme catégorie spatiale statistique en France. Une perspective internationale. *L'Espace géographique* 1, 18-37.
- Cailly L., 2008. Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? *Espaces-Temps.net*, <http://www.espacestems.net>.
- Cailly L., 2014. Les habitants du périurbain tourangeau à l'épreuve d'un changement de modèle : vers une recomposition des modes d'habiter ? L'exemple des habitants de la ZAC des Terrasses de Bodets à Montlouis-sur-Loire. *Norois* 231 (2), 75-90.

- Cailly L. et Dodier R., 2007. La diversité des modes d'habiter périurbains dans les villes intermédiaires. *Norois* 205 (4), 67-80.
- Chamboredon J.C., 2001. Nouvelle formes de l'opposition ville-campagne. In Roncayolo M. *La ville aujourd'hui, Histoire de la France urbaine*. Seuil, Paris, 599-618.
- Charmes E., 2011. *La ville émietlée*. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine. PUF, Paris.
- Charmes E., 2013. Les communes périurbaines face à la métropole : sécession ou intégration fonctionnelle ? *Métropolitiques*, 1^{er} juillet 2013, <http://www.metropolitiques.eu/Les-communes-periurbaines-face-a.html>.
- Charmes E. et Fitria A., 2014. Le département, futur représentant du périurbain ? *Métropolitiques*, 15 septembre 2014, <http://www.metropolitiques.eu/Le-departement-futur-representant.html>.
- Charmes E., Launay L. et Vermeersch S., 2013. Le périurbain, France du repli ? *La Vie des idées*, 28 mai 2013, <http://www.laviedesidees.fr/Le-periurbain-France-du-repli.html>.
- Claval P., 1981. *La logique des villes*. Litec, Paris.
- Commenges H., 2013. *L'invention de la mobilité quotidienne. Aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports*. Thèse de doctorat, Université Paris-Diderot-Paris VII.
- Cordobes S., Lajarge R. et Vanier M., 2010. Pour des périurbains assumés. In *Prospective périurbaine et autres fabriques des territoires, Territoire 2040* 2, 21-32.
- Dablanc L. et Frémont A., 2015. L'Ile-de-France, région logistique In Dablanc L. et Frémont A. *La métropole logistique. Le transport de marchandises et le territoire des grandes villes*. Armand Colin, Paris, 109-133.
- Davezies L., Guilluy C., Donzelot J. et Béjat A., 2013, La France périphérique et marginalisée : les raisons du ressentiment. *Esprit* 393, 23-33.
- Debroux J., 2013. Pourquoi s'installer en zone périurbaine ? Une explication par les trajectoires sociales, *Métropolitiques*, 15 novembre 2013. <http://www.metropolitiques.eu/Pourquoi-s-installer-en-periurbain.html>.
- Dempsey N., Dave S., Lindsay M., Williams K., Dair C., Foord J. and Jenks M., 2010. *The Compact City Revisited*. Alexandrine Press, New York.
- Desjardins X., 2010. Que Retenir de La Courbe de Newman et Kenworthy? *Études Foncières* 145, 27-29.
- Desjardins X. et Mettetal L., 2012. L'habiter périurbain face à l'enjeu énergétique. *Flux* 89-90 (3), 46-57.
- Dodier R., 2007a. Quelle articulation entre identité campagnarde et identité urbaine dans les ménages « périurbains » ? *Norois* 202 (1), 35-46.
- Dodier R., 2007b. Les périurbains et la ville : entre individualisme et logiques collectives. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Plan Urbanisme - Construction - Architecture, 31-39.
- Dodier R., 2009. *Individus et groupes sociaux dans l'espace. Apports à partir de l'exemple des espaces périurbains*. Habilitation à diriger les recherches.
- Dodier R., Cailly L., Gasnier A. et Madore F., 2012. *Habiter les espaces périurbains*. Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 220.
- Dodier R., 2013. Modes d'habiter périurbains et intégration sociale et urbaine. *EspacesTemps.net*, 06.05.2013, <http://www.espacestems.net/articles/modes-dhabiter-periurbains-et-integration-sociale-et-urbaine-2>.
- Donzelot J., 1999. La nouvelle question urbaine. *Esprit* « Quand la ville se défait », novembre, 87-114.
- Dubois-Taine G. et Chalas Y., 1997. *La ville émergente*. Édition de l'Aube, La tour d'Aigues.
- Dufaux F. et Didier S., 2014. Edward W. Soja : à la recherche de la justice spatiale. *Villes contestées : pour une géographie critique de l'urbain*.
- Dupuy G., 1991. *L'urbanisme des réseaux*. Armand Colin, Paris.
- Dupuy G., 2002. "Cities and Automobile Dependence" revisité : Les Contrariétés de La Densité. *Revue d'économie Régionale et Urbaine* 1, 141-56.
- Feïdel B. et Martouzet D., 2012. La mobilité comme modalité de l'ancrage : enrichir l'évaluation de la durabilité des espaces périurbains. *Recherche Transports Sécurité* 28 (3-4), 271-289.
- Floch J.-M. et Levy D., 2011. Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010 - Poursuite de la périurbanisation et croissance des grandes aires urbaines. *Insee Première* 1375.

- Girard V. et Rivieri J., 2013. Grandeur et d ecadence du « p eriurbain ». Retour sur trente ans d'analyse des changements sociaux et politiques. *M etropolitiques*, 3 juillet 2013. <http://www.metropolitiques.eu/Grandeur-et-decadence-du.html>
- Gomez-Ibanez J., 1991. A Global View of Automobile Dependence. In Review of Newman P. and Kenworthy J., *Cities and Automobile Dependence. Journal of the American*.
- Gottmann J., 1957. Megalopolis or the Urbanization of the Northeastern Seaboard. *Economic geography*, 189-200. *Planning Association* 57 (3), 376-79.
- Gordon P., Richardson H.W., 1989. Gasoline Consumption and Cities: A Reply. *Journal of the American Planning Association* 55 (3), 342-46.
- Guilluy C., 2013. *Fractures françaises*. Flammarion, Paris.
- Hall P.G. and Pain K., 2006. *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-City Regions in Europe*. Routledge, London.
- Haumont N., 2001. *L'habitat pavillonnaire*.  dition l'Harmattan, Paris, 115.
- Jaillet M-C., Roug e L., 2007. *L'espace p eriurbain dans la ville «   trois vitesses »*. CERTU, 7, www.observation-urbaine.certu.equipement.gouv.fr, consultée le 20 f evrier 2012.
- Jaillet M-C., 2013. Peut-on encore vivre en ville ? *Esprit* 393, 68-82.
- Johnson G. T. and Silver C., 1997. Alternative Views of Sprawl. *Journal of the American Planning Association* 63 (1), 94-94.
- Kestens Y., Th eriault M. et Des Rosiers F., 2007. Choix r esidentiels des m enages lors de l'acquisition d'une maison unifamiliale. In Th eriault M. et Des Rosiers F. *Information g eographique et dynamiques urbaines*. Lavoisier, Paris, 292.
- Larceneux A., 2006. Franges de m etropoles : L'extension p erifrancoisienne de Paris In Larceneux A. et Boiteux-Orain C. *Paris et ses franges :  talement urbain et polycentrisme*.  ditions Universitaires de Dijon, Dijon, 47-72.
- Le Jeannic Th., 1996. La d elimitation des nouvelles aires urbaines. *Donn ees urbaines 1*. Anthropos, Paris, 165-172.
- Lejoux P., Raux C., 2011. Attitudes et changements de comportement de mobilit e des m enages face   l'instauration de politiques de rationnement du carburant automobile : r esultats d'une enqu ete qualitative. *Les Cahiers scientifiques du Transport* 59, 57-82.
- Le N echet F., 2011. Consommation d'énergie et mobilit e quotidienne selon la configuration des densit es dans 34 villes européennes. *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Syst emes, Mod elisation, G eostatistiques, document 52.
- Levy D. et Le Jeannic T., 2011. Un habitant de p ole urbain émet deux fois moins de CO₂ que la moyenne pour se rendre   son lieu de travail. *Insee Premi ere* 1357.
- L evy J., 2013. *Réinventer la France. Trente cartes pour une nouvelle g eographie*. Fayard, Paris.
- L evy J. et Andrieu D., 2007. L'archipel français. *EspacesTemps.net*, 27.07.2007, <http://www.espacestemp.net/articles/archipel-francais/>.
- Maris B., 2015. *Et si on aimait la France*. Grasset, Paris.
- Massot M-H. et Orfeuill J-P., 2005. La mobilit e au quotidien, entre choix individuel et production sociale. *Cahiers Internationaux de Sociologie* 118 (1), 81-100.
- Mathieu N., 1996. Rural et urbain. Unit e et diversit e. In Jollivet M. et Eizner N. *L'Europe et ses campagnes*. Presses de Sciences Po, Paris, 187-216.
- Matt e M-F., Lemercier E. et M enard F., 2011. *Du p eriurbain   l'urbain*. Appel   proposition de recherche. PUCA.
- Morel-Brochet, 2006. *Ville et campagne   l'épreuve des modes d'habiter. Approche bibliographique des logiques habitantes*. Th ese de doctorat de g eographie, Universit e Paris 1 la Sorbonne.
- Morel-Brochet A. et Motte-Baumvol B., 2010. Les p eriurbains franciliens : strat egies r esidentielles, tactiques du quotidien et r esistance des modes d'habiter In Massot M.-H. (dir.), *Mobilit es et modes de vie m etropolitains, les intelligences du quotidien*, L' eil d'Or, Paris, 93-110.

- Motte-Baumvol B., 2007. La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne. *Revue d'économie Urbaine et Régionale* 5, 897-919.
- Nessi H., 2010. Formes urbaines et consommation d'énergie dans les transports. *Étude Foncière* 145, 30-32.
- Nessi H., 2012. *Influence du contexte urbain et du rapport au cadre de vie sur la mobilité de loisir en Ile-de-France et à Rome*. Thèse de doctorat Université Paris Est, Coutard O. (sous la dir. de), soutenue le 30 novembre 2012.
- Newman P. W.G. and Kenworthy J. R., 1989. *Cities and Automobile Dependence*. An international Sourcebook, Gower Technical, Sidney.
- Orfeuil J.-P., 2010. Les grands migrants au quotidien In Massot M.-H. (dir.), *Mobilités et modes de vie métropolitains, les intelligences du quotidien*, L'Œil d'Or, Paris, 155-171.
- Pouyanne G., 2014. Théorie économique de la ville discontinue. *Revue d'économie Urbaine et Régionale* 4, 587-611.
- Pumain D., 2015. Observation, observation, observation. *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Éditoriaux, mis en ligne le 7 mars 2014, consulté le 30 juillet 2015. URL : <http://cybergeo.revues.org/26248>
- Rapport Mayoux, 1979. *Demain, l'espace. L'habitat individuel péri-urbain*. La Documentation Française, Paris.
- Raymond H., Haumont N., Raymond M-G. et Haumont A., 1966. *L'habitat pavillonnaire*. Centre de Recherche d'Urbanisme et Institut de sociologie urbaine, Paris.
- Reynaud A., 1981. *Société, espace et justice*. PUF, Paris, 263.
- Rifkin J., 2012. The third Industrial Revolution: How the Internet, Green Electricity, and 3-d Printing are Ushering in a Sustainable Era of Distributed Capitalism. *World Financial Review* 1.
- Rougé L., 2007. Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains. *EspacesTemps.net*, 25.04.2007, <http://espacestems.net/document2237.html>.
- Rougé L., Gay C., Landriève S., Lefranc-Morin A., Nicolas C., 2013. *Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?* Forum vies mobiles, Loco, Paris, 144.
- Roux E. et Vanier M., 2008. La périurbanisation : problématiques et perspectives. *Travaux de la DIACT* 8. La Documentation française, Paris.
- Sencébé Y., 2006. Mobilités quotidiennes et ancrages périurbains : attrait pour la campagne ou retrait de la ville In Bonnet M. et Aubertel P. *La ville aux limites de la mobilité, Sciences Sociales et Sociétés*. PUF, Paris, 153-160.
- Touati A. et Nessi H., 2015. Préambule : Les principaux enjeux scientifiques, techniques et sociétaux de la densification urbaine In Touati A. et Crozy J. *La densification résidentielle au service du renouvellement urbain : filières, stratégies et outils*. La Documentation Française, Paris.
- Vanier M., 2005. Rural-Urbain : qu'est-ce qu'on ne sait pas ? In Arlaud S., Jean Y. et Royoux D. (eds.). *Rural-Urbain : nouveaux liens, nouvelles frontières*. PUR, Rennes, 25-32.
- Vanier M., 2013. Dans l'épaisseur du périurbain. *Espaces et sociétés* 148-149, 211-218.
- Vanier M., Bernard C. et Jannot V., 2007. Quel devenir pour l'habitat rural ? *Pour* 3, 170-178.
- Veltz P., 1996. *Mondialisation, Villes et territoires*. PUF, Paris.
- Viard, 2013. *Nouveau portrait de la France. La société des modes de vie*. Éditions de l'Aube, 169.
- World Commission on Environment and Development, 1987. *The Brundtland Report, Our Common Future*. Oxford University Press, Oxford.

