

**La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable :
ménager les territoires de vie des périurbains**

LA MOBILITE ET LE PERIURBAIN A L'IMPERATIF DE LA VILLE DURABLE : MENAGER LES TERRITOIRES DE VIE DES PERIURBAINS

Patrice AUBERTEL, Pierre BERNARD, Marie-Flore MATTEI (chargés de Projet PUCA)

Cet appel d'offres sur le thème de la mobilité s'inscrit dans le cadre de la réflexion que le PUCA entend mener, de manière plus large, en 2009 et 2010 sur le périurbain. En effet, l'exercice que le PUCA a conduit dans le cadre de la Présidence Française de l'Union Européenne « Ville durable : points d'accord et controverses dans la recherche » appelle à nuancer certaines affirmations. En outre, le périurbain est très souvent appréhendé sur le mode de la déploration et considéré comme un non-lieu, de la non-ville, du non-rural, un espace sans qualité car dépourvu d'interaction sociale et d'urbanité. Or, tout n'est pas aussi tranché et ce qui paraît relever de l'évidence demande à être validé.

En ce qui concerne les mobilités, le périurbain occupe une place particulière. C'est parce qu'il est intrinsèquement lié aux mobilités, et notamment celles dues à l'utilisation de la voiture particulière, émettrice de CO₂, qu'il constitue une question centrale du débat sur la ville durable et qu'à ce titre il représente un des lieux privilégiés d'application des injonctions relatives à la durabilité .

Cette consultation s'inscrit, en les requestionnant, dans la suite des travaux menés sur la ville émergente (coordonné par Geneviève Dubois-Taine et Yves Chalas) et du programme de recherche qui a donné lieu à l'ouvrage « La ville aux limites de la mobilité » (Patrice Aubertel et Michel Bonnet). En outre, les questions des mobilités seront certainement, elles aussi, au cœur de la conférence européenne en préparation pour 2011 et qui a pour titre « Les villes sans limites ».

Quelques éléments de rappel. Le recensement de 1999 accompagné de la carte DIACT-INSEE des aires urbaines confirme avec force la poursuite du desserrement des centres et de l'extension progressive au niveau des troisième et quatrième couronnes des villes. Ainsi en l'espace de 20 ans, la surface des communes urbaines a augmenté de 25% et les territoires périurbains occupent aujourd'hui 33% du territoire national contre 22% en 1990. Dans cette période, 5 000 communes rurales ont intégré les espaces périurbains. C'est désormais plus de 35% de la population française qui habite dans le péri-urbain. De plus, actuellement 60% des permis de construire sont délivrés dans le diffus. Les données récentes de l'INSEE (cf. *INSEE Première* n° 1218 janvier 2009) tendent à montrer un renforcement des communes rurales. D'autres données ciblées laissent à penser que les évolutions antérieures se poursuivent.

I - NOUVELLES PRATIQUES DE MOBILITE DES HABITANTS DU PERIURBAIN ET STRUCTURATION DE L'ESPACE.

L'analyse des pratiques de mobilité engendrées par les nouvelles contraintes, notamment l'accroissement du coût de l'énergie, le changement de référentiel avec la promotion du développement durable, pourrait permettre d'envisager de nouvelles dynamiques dans la structuration de l'espace par les habitants.

Cela ne pourrait-il pas nous conduire à imaginer une organisation de l'espace, en particulier dans les zones peu denses, privilégiant une structuration à partir des réseaux de transports en commun ?

Ou est-ce que cela pourrait nous conduire à ne plus penser l'aménagement et l'urbanisation à partir du centre mais à partir de polarités ou de centralités plus également réparties sur l'ensemble d'un territoire ?

Ou encore à construire ses mobilités au sein d'un espace isotrope ?

Comment créer les conditions pour que soit accessible à l'ensemble des habitants d'une agglomération l'ensemble des services, des bassins d'emploi, des lieux de loisirs ?

II – LES PERIURBAINS.

LE PERIURBAIN, TERRITOIRE DE PRATIQUES SOCIALES ET CULTURELLES PARTICULIERES AVEC UN MODE DE VIE STRUCTURE PAR LE MODELE MAISON INDIVIDUELLE – VOITURE PARTICULIERE.

Mobilité et périurbains entretiennent des liens particuliers qui se caractérisent par l'articulation de deux composantes : la voiture particulière et la maison individuelle. Ces deux composantes représentent parfois, ensemble, plus de 50% du budget de ces ménages. A plusieurs titres le périurbain apparaît comme un territoire multiple.

C'est ainsi que le service de prospective du MEEDDAT a, dans son exercice « Agora 2020 » parlé de « Vivre en ville hors des villes ». Il a tenu, ainsi, à souligner le fait, qu'aujourd'hui, nos concitoyens veulent vivre à la campagne avec l'accès à l'ensemble des services qu'offre aujourd'hui la ville. Ville-nature ou ville campagne sont une représentation des villes territoires qui incluent les espaces agricoles dans ces régions urbaines. Le rapport à la nature est recherché par nombre d'habitants des villes qui pour une raison ou une autre préfèrent donc vivre en ville hors des villes. Cette implantation dans le périurbain est choisie ou subie, la mobilité qui s'y déploie hésite elle aussi entre ces deux pôles.

La mobilité est présentée comme une valeur, un droit, une capacité, un capital en tant que capital social, un ensemble de compétences. Sans nier ces dimensions positives il peut s'avérer qu'elle soit aussi une rupture, un déracinement, une angoisse, une culpabilité (vis-à-vis de ceux qu'on laisse seuls...). N'y a-t-il pas des individus « assignés aux déplacements » ? Rétraction des espaces bien desservis ? Usage d'automobile en mauvais état sans possibilité de choix ? Le développement récent du péri-urbain s'est largement fait grâce à une mobilité relativement bon marché . Qu'en est-il de l'évolution prévisible du prix du foncier, de l'effet revenu, de l'évolution du coût de l'énergie, du vieillissement des habitants du périurbain pour appréhender l'adaptation du mode de développement que nous avons connu. Comment un devenir péri-urbain peut-il tenir compte des attentes de la jeunesse (rencontres, loisirs...) ?

Dans le péri-urbain, plus qu'ailleurs c'est l'habitat qui structure les déplacements. C'est autour du logement que rayonnent les déplacements quotidiens. Les déplacements domicile-travail sont profondément affectés par la recomposition des mobilités quotidiennes et leur effet structurant est remis en cause. Dans cette dynamique l'habitat est, à la fois, centre de services, notamment avec le développement des nouvelles techniques de communication et point de rayonnement des déplacements.

La mobilité et l'ancrage dans un lieu. Les périurbains sont autant structurés par la mobilité qu'enracinés par l'habitat. Comment cet équilibre qu'ils ont trouvé est-il questionné par les

impératifs de développement durable ? Chaque ménage est conduit à faire un arbitrage financier entre coût du foncier, coût du logement et coût des transports. Habiter plus loin pour disposer d'un habitat plus spacieux. Les contraintes de développement durable vont-elles permettre de poursuivre les arbitrages dans les mêmes termes ?

De fait le péri-urbain n'est pas homogène. Il accueille des populations disposant de ressources très contrastées. Des zones à fort potentiel économique co-existent avec des poches de pauvreté.

Les cumuls de carence sont facteurs d'inégalités : services publics absents ou se raréfiant, nouvelles centralités commerciales, développement d'espaces de loisirs. Que dire des dynamiques qui affectent ces espaces ? Comment se reconfigurent les territoires de vie de leurs habitants ? Avec les contraintes nées des impératifs de développement durable la mobilité, telle que nous la connaissons, pourra-t-elle continuer à assurer son rôle de service au service des autres services ?

III -POUR UNE MOBILITE QUI MENAGE LES TERRITOIRES PERIURBAINS

Historiquement la mobilité a toujours été aménageuse : les villages-rues ont été des exemples d'adéquation entre la mobilité et son support. Cependant avec la mobilité généralisée, liée à l'usage de la voiture, l'urbanisation prend une forme diffuse.

Aujourd'hui avec les attendus du développement durable ne devrait-on pas retrouver une articulation plus structurée entre support de la mobilité et urbanisation ?

Ainsi, plutôt qu'imaginer une rocade autoroutière pour contourner un centre urbain pourquoi ne pas imaginer des boulevards urbains qui permettent de valoriser le foncier et de structurer le péri-urbain ? Comment dans ce péri-urbain promouvoir des rues plutôt que des routes ? De même le tram-train peut, en périphérie, ménager l'espace, créer de la valeur et de l'urbanité notamment autour des gares. Il pourra être opportun de mesurer les effets externes de ces aménagements et infrastructures au titre du développement durable.

La croissance continue de l'offre de mobilité a nourri l'extension du péri-urbain. Les travaux de Zahavi nous ont appris que la poursuite continue des investissements ferroviaires et routiers ont permis d'ouvrir à l'urbanisation des territoires de plus en plus éloignés, accessibles dans un laps de temps constant en raison de la croissance de la vitesse. Ce modèle est-il durable ? A quelles conditions ?

Ainsi une mobilité ménageuse pourrait être plus attentive aux espaces traversés qui sont aussi des espaces habités. Il s'agit donc de penser autrement l'articulation entre les liens et les lieux. Penser des espaces avec qualités.

Ce qui est attendu des projets

Cette consultation de recherche attend des chercheurs qu'ils articulent mobilité et péri-urbain en se plaçant dans le cadre du développement durable. C'est la prise en compte conjointe de ces trois dimensions qui est attendue. Il ne s'agit pas d'une consultation portant sur le péri-urbain seul, ou sur la mobilité seule.

Par ailleurs cette consultation s'inscrit dans un contexte de programmation de la recherche marqué par d'autres initiatives en cours ou venant de se terminer.

Il s'agit, notamment de la consultation du GO3 du PREDIT « Mobilités urbaines dans les régions urbaines ». Cette consultation a pour objectif de mobiliser prioritairement les chercheurs dans les approches et champs d'investigation suivants :

- La recherche et l'expérimentation, pour les généraliser, des alternatives au « tout voiture » ;
- La recherche et l'expérimentation des services de mobilité.

Ces actions seront menées en se rapprochant des collectivités locales pour susciter leur implication dans les recherches et recherches-expérimentations.

Il s'agit, par ailleurs, de la consultation « Ville durable » de l'ANR. Cette action privilégie les approches systémiques qui permettent d'appréhender ensemble plusieurs dimensions ou fonctions des villes (mobilité, habitat, risques, formes urbaines, activités économiques, métabolisme urbain...) souvent traitées de manière disjointe dans les programmes existants.

Quatre axes thématiques sont identifiés :

- Nouveaux services, agencement des espaces et gouvernance
- Dynamiques spatiales et mobilités
- Environnement et vulnérabilités
- Infrastructures, réseaux et constructions.

Pour la consultation organisée par le PUCA, consultation dont la problématique figure en première partie de ce document, les projets devront proposer de nouveaux développements qui seront à même d'aller au-delà de ce qui a déjà fait l'objet d'investigations. Le rappel des travaux menés antérieurement et l'articulation avec ceux-ci devront être présentés en introduction des projets proposés. Le cas échéant, les projets pourront s'appuyer sur une relecture de travaux préalablement menés avec le PUCA ou le PREDIT en ayant à l'esprit l'impératif du développement durable. Il est également attendu que les projets aient été élaborés en ayant connaissance des travaux les plus récents, publiés notamment dans les revues scientifiques. On attendra de cette démarche une remise en cause des idées reçues. A ce titre une attention particulière sera portée aux inégalités, notamment pour les publics les plus fragiles ou ceux qui sont fragilisés par l'impératif de développement durable (titulaire de revenu faible pénalisant pour une action de mise aux normes du logement, possesseur de voitures anciennes, résidents de territoires péri-urbains mal situés ou en déprise...).

La démarche de recherche

La méthodologie est laissée à la libre appréciation des équipes de recherche ou des bureaux d'études postulants, dès lors qu'elle est justifiée par les hypothèses proposées et que sa mise en œuvre est crédible au regard des capacités de l'équipe et de la réalité des terrains envisagés.

Bien que la problématique posée paraisse spécifique au contexte et aux institutions français, les mises en perspective internationales, notamment européennes, sont attendues dès lors qu'elles permettent d'introduire une dimension prospective dans l'analyse ou lorsqu'elles établissent des convergences susceptibles d'inspirer des réseaux scientifiques ou collaboratifs.

Un suivi accompagnant la réalisation des recherches sera mis en place afin de créer un « effet de programme » pour permettre aux équipes de recherche de nouer des échanges et de confronter leurs analyses.

Modalités de la consultation

Cette consultation est une consultation de recherche. Il s'agira de développer une problématique, d'explicitier des hypothèses à tester et de justifier la méthodologie retenue.

Sont attendues des propositions qui contribuent au débat public et nourrissent de nouvelles approches de la question posée.

Composition et sélection des équipes :

Les équipes peuvent privilégier l'un ou l'autre des axes de la consultation en fonction de leurs compétences. La constitution d'équipes pluri-disciplinaires est particulièrement souhaitée.

Les recherches retenues, une fois terminées, donneront lieu à des synthèses de trois pages, rédigées en français et en anglais, destinées à une diffusion large.

Critères de sélection

Le jury de sélection est composé de scientifiques et de responsables d'administration intéressés par les démarches et les résultats de recherche. Il évaluera les propositions après une double expertise sur la base des critères suivants :

- . la qualité de la problématique par rapport aux questions posées dans la consultation,
- . la qualité et la rigueur de la méthodologie proposée,
- . l'adéquation des moyens aux objectifs,
- . les résultats escomptés.

Pilotage et valorisation

Un séminaire de suivi, de capitalisation et de valorisation sera organisé afin de favoriser les échanges entre les équipes retenues et de dialoguer avec d'autres chercheurs et professionnels. Les équipes s'engagent donc à participer à des réunions (3 à 4 séances) qui se tiendront en général à Paris (prévoir financement dans le budget) et au colloque de valorisation du programme.

La participation à ces rencontres revêt une importance particulière. Il s'agit, en effet, de créer une « dynamique de programme », de susciter des questionnements croisés afin de passer d'un soutien à des recherches isolées à la construction d'un programme.

MODALITES DE REPONSE DES EQUIPES

Les dossiers de candidature des équipes de recherche seront rédigés en français et devront être présentés selon le modèle, ci-dessous en annexe, et parvenir au plus tard :

Le lundi 13 Juillet 2009

- en version électronique à l'adresse suivante :
mél : patrice.aubertel@developpement-durable.gouv.fr
- en document **papier recto-verso, en 10 exemplaires**, sous couverture cartonnée ou plastique + 1 exemplaire reproductible (non agrafé) à l'adresse suivante :
(le cachet de la poste faisant foi)

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable
et de l'Aménagement du territoire

PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE

Grande Arche de la Défense – Paroi sud – 92055 La Défense cedex
Consultation **La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable**
A l'attention de Patrice AUBERTEL et Malika ZEID
(6^{ème} étage – bureau 63)

Annexe 1

Modèle de présentation d'une proposition de recherche

Trois documents doivent être fournis :

1. **Récapitulatif de la proposition** (sur papier à en-tête du pétitionnaire)

Titre de la proposition : (rappeler en titre « Réponse à la consultation de recherche La mobilité et le péri-urbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains »)

Responsable de l'équipe scientifique (chercheurs, organismes) en France et dans d'autres pays européens

Composition de l'équipe scientifique (chercheurs, organismes, adresse, téléphone, télécopie, mél)

Articulation avec d'autres programmes de recherche nationaux ou étrangers :

Collaboration avec des équipes étrangères

Budget prévisionnel total (T.T.C.), sans arrondir

Participation demandée (s'il s'agit d'une subvention)

(T.T.C.) Organisme(s) cofinanceur(s), s'il y a lieu

Organisme gestionnaire des crédits

Durée (24 mois maximum)

Résumé de la proposition (1 page maximum) : préciser les objectifs, les méthodes et les résultats attendus

2. **Descriptif de la proposition** (12 pages maximum)

Exposé de la proposition

Question(s) de recherche traitée(s), hypothèse(s) et résultats attendus

Justification du projet au regard de la consultation

Méthodologie et principales étapes de la recherche (calendrier à fournir)

Références bibliographiques essentielles sur la (les) question(s) traitée(s)

Références bibliographiques des membres de l'équipe.

Equipe(s) mobilisée(s)

Composition, temps affecté à la recherche et responsabilité de chaque membre de l'équipe et de chaque partenaire (joindre un CV résumé en 1 page maximum des principaux membres ainsi qu'une présentation synthétique du laboratoire coordonnateur de la recherche)

Participation effective ou prévue à d'autres programmes de recherche nationaux et/ou étrangers (sur ces mêmes thèmes)

Budget prévisionnel détaillé e(et justification des demandes financières)**3. Fiche de renseignements administratifs**

Référence de la consultation de recherche : « La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains »

Intitulé du projet :

Désignation de l'organisme contractant :

Raison sociale ou dénomination sociale

Adresse complète postale et électronique, numéro de téléphone et de télécopie

Forme juridique et N° SIRET, Statuts

Prénom, nom, fonction de ou des personnes ayant qualité pour engager l'organisme en matière de contrat.

Désignation de la personne responsable scientifique du projet : Prénom et nom, titre et fonctions

Organisme, laboratoire

Adresse complète postale et électronique, numéro de téléphone et de télécopie

Coût prévisionnel des travaux : montant H.T, TVA et T.T.C. sans arrondir :

Montant du financement demandé T.T.C. :

Durée de la recherche en mois :

Annexe 2

Modèle de présentation d'un devis

Afin de faciliter les démarches d'engagement des projets retenus par le jury nous vous remercions de préparer les éléments nécessaires à chaque dossier : RIB, Kbis ou n° URSSAF, et copie des statuts de l'organisme, et de rédiger le devis selon le modèle ci-dessous

Papier à en-tête avec date d'établissement du devis

TITRE DU PROJET DE RECHERCHE

Nom du responsable scientifique

Devis estimatif de l'opération

1 – Salaires, charges sociales inclus

(taux horaire ou mensuel (en euros) x nombre d'heures ou de mois)

2 – Vacances, charges sociale inclus

(qualification : taux horaire (en euros) x nombre d'heures)

3 – Missions – lieux et nombre

(préciser le type de mission : séminaires, entretiens...)

4 – Fournitures, reprographie...

5 – Frais de gestion (%)

TOTAL H.T. TVA

19,6%

TOTAL T.T.C.

Le présent devis est conforme à la comptabilité de mon établissement

Nom et qualité du signataire

Le plan | urbanisme | construction | architecture | PUCA depuis sa création en 1998, développe à la fois des programmes de recherche incitative, des actions d'expérimentation et apporte son soutien à l'innovation et à la valorisation scientifique et technique dans les domaines de l'aménagement des territoires, de l'habitat, de la construction et de la conception architecturale et urbaine.

Organisé selon quatre grands départements de capitalisation des connaissances : **Sociétés urbaines et habitat** traite des politiques urbaines dans leurs fondements socio-économiques ; **Territoires et aménagement** s'intéresse aux enjeux du développement urbain durable et de la planification ; **Villes et architecture** répond aux enjeux de qualité des réalisations architecturales et urbaines ; **Technologies et construction** couvre les champs de l'innovation dans le domaine du bâtiment ; le PUCA développe une recherche incitative sur le **Futur des villes à l'impératif du développement durable**.

Ce plan 2007-2012 se décline, selon huit programmes finalisés dont les objectifs de recherche répondent aux défis urbains de demain. Ces programmes sont accompagnés par des ateliers thématiques de bilan des connaissances et des savoir-faire, ainsi que par des programmes transversaux à l'échelle des territoires et des villes et à l'échelle européenne avec la participation du PUCA à des réseaux européens de recherche.

Le PUCA, par ailleurs, assure le secrétariat permanent du programme de recherche sur l'énergie dans le bâtiment.

plan urbanisme construction architecture

► Le gouvernement des villes et la fabrique du bien commun

Planification sociale de l'urbain et services publics
Citoyenneté et décision urbaine
Intercommunalité et métropolisation
Normes et fabrique du bien commun

► Le renouveau urbain

Rénovation urbaine et mixité sociale
Renouvellement et recomposition des quartiers
Créativité et attractivité des villes

► L'avenir des périphéries urbaines

Territoires urbains et sûreté
Architecture de la grande échelle
Habitat pluriel : densité, urbanité, intimité
Systèmes périurbains et coûts d'urbanisation
Dynamiques et pratiques résidentielles

► Comportements résidentiels et défis démographiques

Vieillesse de la population et choix résidentiels
Habitat et services aux personnes âgées
Évolutions démographiques et inégalités territoriales

► Accès au logement

Trajectoires résidentielles
Recompositions institutionnelles de l'offre de logement
Modes et formes de l'hébergement
Économie foncière et immobilière

► L'innovation dans l'architecture et la construction

Le futur de l'habitat
Logements optimisés : coûts, qualité, fiabilité, délai
Concept qualité, habitat, énergie
Observatoire des bâtiments durables
Palmarès de l'innovation
Évaluation énergétique du patrimoine existant (PREBAT)
Bâtiments démonstrateurs (PREBAT)

► Territoires et acteurs économiques

Espaces urbains et dynamiques économiques
Lieux, flux, réseaux dans la ville des services
Développement économique local et mondialisation
Économie de l'aménagement
Attractivité des territoires

► Vers des villes viables et acceptables

Politiques territoriales et développement durable
Risques technologiques : enjeux économiques et territoriaux
Villa urbaine durable
Quartiers durables
Aménagement et démarches HQE
Collectivités locales et politiques énergétiques (PREBAT)
Collectivités locales et défi climatique (PREBAT)

PUCA - plan urbanisme construction architecture

Grande Arche de la Défense - Paroi Sud
92055 La Défense cedex
tél. 01 40 81 24 30 - fax 01 40 81 63 78
www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca