

Appel à propositions de recherche

février 2010

PUCA

► L'évent des périphéries urbaines

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

premier bilan

APPEL A PROPOSITIONS DE RECHERCHE 2009

**LA MOBILITÉ ET LE PÉRIURBAIN
A L'IMPÉRATIF DE LA VILLE
DURABLE,
MÉNAGER LES TERRITOIRES
DE VIE DES PÉRIURBAINS**

PREMIER BILAN

Février 2010

Programme finalisé : « L'avenir des périphéries urbaines »

**Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable
et de la Mer**

**Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature
PUCA - Plan Urbanisme Construction Architecture**

Grande Arche de la Défense - 92055 La Défense cedex

www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca

Responsables du programme « L'avenir des périphéries urbaines » :

Patrice Aubertel

Patrice.Aubertel@developpement-durable.gouv.fr

Pierre Bernard

Pierre.Bernard@developpement-durable.gouv.fr

Marie-Flore Mattei

Marie-Flore.Mattei@developpement-durable.gouv.fr

Coordination :

Martine Vernier

Martine.Vernier@developpement-durable.gouv.fr

Réalisation : MEEDDAT/SG/SPSSI/ATL2 - Février 2010

Introduction

Patrice AUBERTEL, Pierre BERNARD, Marie-Flore MATTEI

Cette consultation de recherche s'inscrit à la confluence de deux exercices de programmation du PUCA . Il s'agit du programme pluriannuel 2007-2012 et plus particulièrement de sa composante « Avenir des périphéries urbaines », retravaillé par le programme 2009-2011 « Plans bâtiment, ville durable, cohésion sociale ».

C'est dans ce cadre qu'a été élaborée la problématique d'ensemble de la consultation. Il a donc été tenu compte du document « Villes durables : points d'accords et controverses dans la recherche ». Ce document rédigé par Evelyne Lemercier, Marie-Flore Mattei et François Ménard, à l'occasion de la présidence française européenne, soulignait que la mobilité et le périurbain dans le cadre du développement durable, lorsqu'ils étaient abordés sans a priori, se révélaient sujets de nombreuses interrogations portées en direction des milieux de la recherche. C'est le croisement de ces questionnements qui ont trait à la mobilité, au périurbain et au développement durable qui constitue la toile de fond de cette consultation.

Francis Beaucire, professeur de géographie à l'université Paris I, membre du conseil scientifique du PUCA et président du GO 3 du PREDIT, a bien voulu assurer la présidence du jury en liaison avec Emmanuel Raoul, secrétaire permanent de ce dispositif d'incitation à la recherche et à l'innovation. Le jury a associé, dans sa composition, experts scientifiques et praticiens reconnus afin d'opérer une sélection des projets qui permette de croiser excellence scientifique et pertinence thématique.

Trente et un projets ont été reçus, neuf ont été retenus. Parmi les projets retenus, cinq avaient été rédigés par des équipes universitaires, un par l'INRA, et trois par des bureaux d'études ou agences d'architecture. La plupart des disciplines scientifiques de sciences humaines sont représentées et plusieurs projets sont largement pluridisciplinaires.

Dans ce dossier vous trouverez le descriptif de chacun des projets retenus, le texte de l'appel à propositions de recherche ainsi que l'intitulé de l'ensemble des projets déposés. Vous y trouverez également une première lecture transversale des questionnements proposés par les équipes, le relevé de conclusions du jury ainsi qu'une bibliographie rassemblée à partir des ouvrages cités par les chercheurs.

LES PROJETS RETENUS

Incidence du cadre de vie sur la mobilité de loisir

Nicolas LOUVET

Bureau de recherche 6T

Nicolas.Louvet@6t.fr

Alors que le critère de durabilité appliqué aux « formes urbaines » repose aussi sur les comportements de mobilité, la recherche fera porter ses investigations sur les pratiques de loisir et l'environnement dans lequel elles évoluent.

Pointé en 2002 par J.P Orfeuill et D.Soleyret, « l'effet barbecue » remettait en cause les avantages de la ville dense en matière de déplacement. Cela suscita controverse et débat scientifique. Pour dépasser la polémique la recherche produira des données actualisées en la matière. C'est dans cette perspective que les pratiques de mobilités individuelles dans les centres urbains, les péricentres et le périurbain seront analysées quantitativement et qualitativement. Les deux agglomérations retenues sont les agglomérations francilienne et romaine. L'analyse des comportements de mobilité mettra l'accent sur les déplacements liés à la consommation et aux loisirs.

La recherche croisera donc l'analyse des modes de vie et celle de la mobilité de loisir pour appréhender l'influence éventuelle du cadre de vie sur les pratiques de loisirs et la mobilité associée. Des réponses seront apportées à trois grandes questions :

- La mobilité de loisir remet-elle en cause les avantages de la ville dense en matière de déplacement ?
- Dans quelles mesures les aspirations et la perception du cadre de vie influencent-elles l'affectation du temps libre et, par conséquent, la mobilité ?
- Le cas échéant, quel cadre de vie faut-il développer pour favoriser un « mode de vie durable » ?

La méthodologie retenue est une mix-method, combinant une approche qualitative (entretiens individuels au sein des ménages

de ces quartiers pour appréhender de manière détaillée les tenants et aboutissants des pratiques de mobilité) et une approche quantitative (construction de données statistiquement significatives sur la mobilité globale des ménages des quartiers étudiés).

Les résultats attendus sont de deux ordres :

- d'une part, mieux cerner les facteurs de la mobilité de loisir et à longue distance en testant l'hypothèse d'un lien entre cadre de vie et mobilité ;
- d'autre part, il s'agit de remettre en question l'équation d'un déterminisme des formes urbaines. L'analyse simultanée de la ville dense, dans ses quartiers centraux ou péricentraux, ville multifonctionnelle, et du territoire périurbain rendra compte des avantages et des inconvénients de ces deux modèles urbains.

et en complément,

Enquêtes téléphoniques

Pierre-Frédéric BONNET - Alyce SOFRECO

Dans le cadre de la recherche « Incidence du cadre de vie sur la mobilité de loisir » il s'agira de réaliser les enquêtes téléphoniques nécessaires à l'analyse quantitative qui sera menée par GT-Bureau de recherche. Pour ce faire, il sera procédé à 1500 enquêtes téléphoniques auprès des résidants dans les quartiers de l'agglomération parisienne et à 750 enquêtes auprès des résidants dans les quartiers de l'agglomération romaine.

Les figures d'une éco-mobilité périurbaine, entre intermodalité obligée et densité dispersée

Antoine BRES - Agence Bres+Mariolle

antoinebres@bresmariolle.fr

Cette recherche a pour objectif de voir à quelles conditions le périurbain peut participer au projet de la « ville durable » sans pour autant nier ses spécificités, d'analyser comment certains agencements entre modes « dispersés » d'occupation du sol et modes de déplacement, « actifs » notamment, peuvent permettre d'assurer une alternative multimodale au « tout automobile », d'étudier comment le fait de « bouger » différemment, notamment d'effectuer le « dernier kilomètre » à pied ou en vélo pourrait conduire à une redéfinition des espaces publics périurbains.

Cette problématique est posée à deux échelles d'articulation entre modes de déplacement et modes d'occupation du sol. D'une part, en prenant en compte l'échelle locale des « abords » du point d'accès au réseau de transports en commun lourds (gare, halte, arrêt) dans une logique de maximisation de l'accessibilité par les modes « actifs » (marche à pied et vélo). D'autre part, en se situant à l'échelle du territoire intercommunal ou régional à l'intérieur du maillage ferré et routier. C'est alors une question d'intermodalité obligée et de rabattement sur ces réseaux par le bus et le vélo qui est abordée en prenant en compte les nouvelles pratiques de « partage » de la voiture (taxi collectif, autopartage...)

La méthodologie retenue devra permettre de situer concrètement les objectifs de redistribution de la densité dans une réalité morphologique et urbaine en appuyant ce travail sur une approche cartographique en distance-temps qui prend en compte les différents modes de déplacement alternatif à l'automobile (marche à pied, vélo, bus) et deux temps de parcours (5mn et 15mn). Il s'agit donc de faire porter l'étude dans les champs des périmètres de proximité et d'attractivité. Ceux-ci, se fondant sur le résultat d'enquêtes

menées en Belgique en concluent à l'usage majoritaire du vélo par rapport à la voiture particulière pour des itinéraires inférieurs à 3 km dans le cas de déplacements pendulaires. Ces périmètres sont cartographiés à l'aide de l'outil SIG (ArcGIS 9) qui permet de leur associer les données pertinentes pour notre propos : usage du sol (MOS), morphologie (BD Carto et Topo), socio-économie (RGP, ERE,...). Ils permettent de voir concrètement l'articulation entre formes urbaines et modes de déplacement.

Deux phases sont prévues :

- Une première phase descriptive permettra de recenser les types de conjonction/disjonction entre modes dispersés d'occupation du sol et modes alternatifs de déplacement. Le travail sera complété par une analyse des pratiques de déplacement qui sont propres à ses territoires. Cette analyse cherchera notamment à approfondir la question de l'acceptabilité d'une intermodalité fondée sur l'usage des modes actifs sur le « dernier kilomètre ».
- Une seconde phase prospective proposera des stratégies de (re)distribution de la densité dans les territoires périurbains de façon à assurer une alternative au tout-automobile.

La recherche sera menée sur deux territoires en France et en Allemagne. D'une part, en Allemagne, dans l'aire urbaine d'Heilbronn, représentative du « modèle rhénan » et d'autre part, en France dans l'aire urbaine d'Amiens en Picardie.

Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter.

La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s)

Denis MARTOUZET

Université de Tours

Denis.Martouzet@univ-tours.fr

La recherche a pour objectif de répondre à la question : quelles sont les conditions pour que le comportement d'un habitant des périphéries urbaines puisse être qualifié de respectueux de la durabilité des espaces et des sociétés ? L'hypothèse sous-jacente à cette question de recherche est la suivante : la durabilité d'un territoire dépend, entre autres, de l'acceptation des individus à le traiter comme tel. Cette acceptation a des liens avec leurs capacités en terme d'habitat et de mobilités. Leurs capacités à habiter se présentent alors comme les résultantes de l'exercice de compétences, et de la conciliation d'opportunités et de contraintes. Dans cette perspective, l'individu joue un rôle déterminant en intégrant la durabilité des territoires en tant que dimension culturelle parmi d'autres. Ce faisant, chacun met en mouvement une utopie politique qui le positionne au cœur de la fabrique et de la pratique de ces espaces.

Le travail de recherche s'appuiera sur la traduction, la (re)construction des modèles théoriques qui ont concouru à l'organisation spatiale périurbaine. Il s'agira notamment d'analyser les modèles sociétaux qui expriment, représentent, synthétisent les différents types de rapport à l'espace, leur évolution dans le temps. Des modèles, du moins durable (un modèle du « tout voiture ») au plus durable (un modèle du « tout transports collectifs »). Ces modèles seront confrontés aux pratiques, à l'évolution de ces pratiques dans un temps en prenant en compte une histoire propre à chaque individu. Cela permettra de mieux appréhender les facteurs explicatifs, les conditions idéelles et matérielles de l'adhésion ou du rejet de tel ou tel modèle.

La méthodologie retenue conjugera plusieurs démarches :

- la superposition d'un ensemble de données cartographiques afin de constituer les cartes

de déplacements possibles, de déplacements tels qu'idéalement conçus et de déplacements réels d'individus « pistés » par GPS. Cela poursuit le double objectif, d'une part, de mettre en évidence les écarts entre le réel et le possible, entre le réel et l'idéal et, d'autre part, d'obtenir des justifications de ces écarts notamment en terme de comportement durable ou non.

- Cette explicitation des déplacements sera obtenue par la réalisation d'entretiens fondés sur la présentation aux individus de cette superposition de cartes. Ces entretiens porteront aussi sur les comportements, représentations et écarts éventuels constatés entre ces deux dimensions dans la manière d'habiter et dans la prise en compte de la durabilité de l'habitat.

Si l'accent est mis sur la question des mobilités, celle de l'habiter n'est pas moins présente car le concept de « mode d'habiter » qui sera exploré inclut, à la fois, la dimension de « se déplacer » mais aussi celle de « se loger », de « travailler » et de « vivre ensemble ».

Ainsi par leur absence ou leur présence selon les individus, les éléments de prise en compte du caractère durable ou non des logements (ressources en énergie du logement, isolation, choix des matériaux) et des comportements durables (recyclage) hors de la question des déplacements permettront :

- de qualifier les habitants qui participent à l'expérimentation ;
- d'établir des relations entre leurs dires relatifs au durable et la prise en compte qu'ils disent faire ou non du durable ;
- d'analyser leur rapport au durable, tant dans les modalités que dans leurs autres pratiques.

Le terrain d'étude sera l'agglomération tourangelle. Les résultats seront confrontés

avec d'autres enseignements produits par ailleurs.

Le projet de recherche devrait donc contribuer à capitaliser les enseignements acquis pour approfondir l'étude des modes d'habiter périurbains, à en donner une image cartographique depuis l'échelle temporelle quotidienne jusqu'à l'échelle biographique des modes d'habiter des individus. Cela devrait permettre de mettre en œuvre les modalités d'une épreuve de justification sur la base de critères de durabilité des espaces et des modes de vie.

Coûts environnementaux du développement périurbain : impact des configurations urbaines et des choix

Florence GOFFETTE-NAGOT

Délégation Rhône Auvergne du CNRS

goffette-nagot@gate.cnrs.fr

La recherche s'attachera à identifier et mesurer l'effet des configurations urbaines sur les coûts environnementaux liés aux déplacements urbains.

Elle poursuivra un double objectif. Il s'agira d'abord de proposer une analyse théorique de l'arbitrage entre deux formes urbaines en termes de coûts environnementaux associés aux flux de transport induits par ces configurations. Il s'agira, également, d'analyser les choix de localisation des ménages afin de mettre en évidence le rôle des préférences pour un environnement périurbain. Il conviendra aussi d'explicitier le rôle joué par les préférences qui s'appuient sur l'environnement social dans les choix d'un mode de vie périurbain. Les implications pour l'évolution des flux de transport générés par ces espaces seront mises en évidence.

Les travaux qui seront menés par l'équipe seront de deux types. Formalisation, à l'aide d'un modèle d'économie géographique, des flux de transport engendrés par des configurations urbaines étalées ou avec des centres secondaires. Analyse empirique des choix de localisation des ménages au sein de l'aire urbaine de Paris, par le biais d'un modèle de choix de localisation de « type logit » et prédictions d'évolution future de la configuration de l'aire urbaine de Paris sous diverses hypothèses.

Les résultats attendus sont les suivants. Tout d'abord analyser dans un cadre formel des relations entre externalités liées au transport et choix d'une configuration urbaine. Ensuite, estimer le poids relatif des densités et de l'environnement social dans les choix de localisation des ménages selon leur revenu et les implications en termes de différenciation sociale des espaces périurbains et des flux de transport induits.

Les mobilités liées aux pratiques d'approvisionnement des périurbains à l'impératif de la ville durable

Isabelle VAN DE WALLE

CREDOC

vandewalle@credoc.fr

La recherche étudiera les mobilités des périurbains liées aux pratiques d'approvisionnement dans la perspective de la ville durable. Il s'agira notamment d'apporter des éléments de connaissance permettant de mieux comprendre les conditions de l'arbitrage fait par les ménages périurbains entre les différents modes d'approvisionnement.

Hypothèse est faite que la périurbanisation favorise des pratiques nouvelles, ou tout du moins renouvelées, jouant dans le sens d'un resserrement des territoires et de la ville durable. Le périurbain augmenterait, si ce n'est force, la capacité des ménages à réorienter leurs pratiques d'approvisionnement. Ces dynamiques nouvelles s'inscrivent dans plusieurs registres. Il s'agit ainsi des achats chaînés avec d'autres déplacements (notamment déplacements domicile-travail), du regroupement des courses, de la fréquentation des commerces de proximité, mais également du recours aux transports collectifs, de l'appel aux solidarités familiales et de voisinage, de l'achat en ligne, par correspondance ou de livraison à domicile, d'achat direct auprès des producteurs de l'agriculture périurbaine, si ce n'est de l'autoconsommation pour les produits alimentaires. Un potentiel d'adaptabilité, donc, du périurbain supérieur à la ville dense.

En effet, le périurbain présente plusieurs spécificités qui, en première analyse, valident cette hypothèse. L'éloignement des centralités commerciales contraint les périurbains sans voiture à rechercher des solutions alternatives ou, dans le cas du recours à l'automobile pour les déplacements domicile-travail, à rationaliser l'usage de celle-ci. Le coût financier et temporel des déplacements conduit à adapter les pratiques d'approvisionnement. Du côté de l'offre il y a mise en place de circuits courts. Pour sa part, la présence d'un « espace vert » dans les

maisons individuelles, engendre des pratiques d'autoproduction. Enfin les conditions de vie dans le périurbain favorisent des relations familiales et de voisinage qui sont génératrices d'échanges de services et de transferts de savoir-faire liés à l'approvisionnement.

L'enquête de terrain sera menée auprès de périurbains dans l'aire urbaine de Caen. La méthodologie combine deux techniques complémentaires : l'entretien collectif et l'entretien individuel (ou de ménages) approfondi. Il y aura 4 entretiens collectifs ou réunions de groupe et 40 entretiens individuels.

Trames de mobilités collectives : nouvelles expériences « publiques » du déplacement dans les périphéries urbaines

Marc DUMONT et Emmanuelle RENAUD-HELLIER

Université Rennes 2

Marc.Dumont@univ-rennes2.fr

Emmanuelle.Renaud-Hellier@univ-rennes2.fr

La recherche éclairera, de manière comparative, dans le cadre d'agglomérations de l'Ouest de la France, les nouvelles formes de structuration des mobilités propres aux territoires périurbains. La première particularité de ces mobilités (covoiturage, pedibus, autopartage, intermodalité) est d'échapper à l'individualité et de se situer à l'articulation (sinon aux marges) d'infrastructures instituées existantes qu'elles reconfigurent tant par leurs usages que par leurs représentations. La seconde particularité est de ne pas se limiter à un seul de ces types et modes de déplacement mais de les associer, combiner, articuler, d'où le premier enjeu crucial de les approcher en terme de « trames ».

C'est donc ce foisonnement d'expériences parcellaires, embryonnaires, mais bien réelles que cette recherche vise à éclairer en mettant l'accent sur leurs liens avec le développement durable :

- parce qu'il s'agit probablement bien souvent de pratiques soutenables mais jusqu'ici peu soutenues par les institutions publiques ;
- parce qu'elles se situent à l'interface entre opérateurs publics, privés,, et individuels du déplacement et des mobilités ;
- parce qu'elles se posent de manière particulièrement vive dans les territoires périurbains pour certains les plus fragilisés a priori par les effets de conjoncture économique.

L'hypothèse majeure de la recherche est celle de l'existence de « trames de mobilités collectives ». Au-delà du « réseau » les trames sont indissociables des pratiques qui les constituent. Elles constituent des composites hybrides de structures et dispositifs techniques et sociaux, réglementaires, d'usages, de représentations, de vécus, de stratégies.

Derrière le terme de trame se situe le dispositif transversal propre à cette recherche, nécessaire parce que ce ne sont pas des monographies sectorielles qui sont amenées à être réalisées. En choisissant de s'emparer des individus comme « traceurs » efficaces de transformations intervenues dans les régimes de mobilité et non en se limitant à une entrée par « modes de déplacement », la recherche cible à la fois sur le plan de la problématique et des méthodologies, un prisme efficace d'exploration des usages d'infrastructures tant publiques que privées et, surtout désormais, de leur hybridation. Elle privilégiera l'entrée individuelle pour permettre d'éclairer les articulations entre ces systèmes, leurs combinaisons, « vécus » et tactiques d'adaptation, et faire aussi de ces postures de mobilité, une clé d'entrée qui sera révélatrice de l'existence ou non de stratégies publiques.

La méthodologie retenue mobilisera :

- un bilan-recension des expériences sous la forme de « portraits de territoires sous conditions de mobilité » ;
- une exploration des « formes d'expériences » permettant d'appréhender le vécu de ces formes émergentes de mobilité ;

et complétée par :

- une enquête sur les « stratégies » d'articulations des mobilités mises en œuvre par les individus et ménages ;
- un travail sur le rapport des institutions publiques à ces formes émergentes : soutien, ignorance, blocage.

La démarche sera complétée par la réunion de *focus group*

Pour éviter que chaque entrée (portrait, stratégie, expérience) soit dissociée, chacune est associée (déclinée et illustrée) par une entrée formulée en termes de différenciations spatiales (hyperurbain/suburbain/périurbain),

en insistant sur le fait que ces différenciations ne sont pas coïncidentes géométriquement (certains géotypes suburbains, fortement desservis en TC, par exemple, sont en réalité bien plus éloignés de certains autres géotypes, pourtant situés à l'écart ; certaines «poches» territoriales intra-agglomération présentent des configurations de mobilité et d'altéromobilité similaire à celles de territoires les plus lointains et reculés).

Enfin, une attention particulière sera portée à la mise en évidence d'enseignements transversaux aux différentes expériences analysées.

Les territoires périurbains entre dépendance automobile et ségrégation socio-spatiale.

Les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité

Marie-Hélène MASSOT

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

Massot@inrets.fr

La recherche interrogera le développement d'une ségrégation socio-spatiale accrue fondée sur les difficultés économiques des ménages modestes face aux coûts de la mobilité et à la structure du marché de l'immobilier dans les espaces périurbains.

Deux axes de recherches seront développés :

- Le premier porte sur le déficit de mobilité des ménages modestes. Ce déficit n'est pas propre à ceux qui résident dans le périurbain mais, dans un tel contexte, ce déficit a une signification particulière dont la portée est encore mal connue notamment en termes d'inégalités, de mode de vie et de reproduction des ménages,
- Le second porte sur la réalité du développement de « poches de pauvreté », phénomènes qu'il est difficile d'identifier. En revanche il a été observé que des ménages modestes tendaient à quitter les territoires les plus dépendants de l'automobile pour s'installer dans d'autres toujours périurbains mais disposant de plus nombreux commerces, services et transports en commun. Il s'agira de mieux connaître l'ampleur, les motivations précises et les ressorts (accès au logement social, initiative individuelle...) de ces trajectoires résidentielles mal connues.

Les résultats obtenus dans ces deux axes de recherche permettront d'établir un bilan raisonné des vulnérabilités des populations périurbaines face au coût de la mobilité, par une meilleure compréhension des réponses et arbitrages des ménages modestes. Il s'agira notamment de disposer d'éléments de connaissance sur ce que pourrait engendrer sur les ménages périurbains le renchérissement probable du coût de l'énergie ou un fort

accroissement du chômage. D'un côté, il y aurait ajustement et réorganisation de la mobilité pour les ménages modestes qui restent ancrés dans leurs territoires et, de l'autre, déménagement vers d'autres territoires moins dépendants de l'automobile pour ceux pour lesquels cet ancrage n'est plus envisageable.

Les résultats doivent, également, alimenter le débat public et la décision publique. Au-delà des aides financières à la mobilité qui paraissent ne pas constituer une réponse globale satisfaisante à moyen ou long terme, ne faut-il pas envisager l'aide à la mobilité résidentielle comme réponse crédible aux difficultés rencontrées par une partie des ménages modestes ?

La recherche intégrera fortement méthodes quantitatives et méthodes qualitatives. Les terrains de recherche seront le périurbain francilien et celui d'une ville moyenne, Dijon.

Cinquante ans de mobilités résidentielles et quotidiennes : quelles formes territoriales pour un mode de vie urbain durable ?

Mohamed HILAL

INRA Dijon

Mohamed.Hilal@dijon.inra.fr

La recherche analysera les facteurs territoriaux et sociaux conditionnant l'accessibilité périurbaine. Dans cette perspective seront étudiés :

1 - L'impact sur le temps long des conditions résidentielles « périurbaines » sur l'accessibilité des ménages. Hypothèse est faite que les ménages périurbains, au moment de leur périurbanisation, augmentent la taille de leur logement et améliorent l'accès aux aménités naturelles mais qu'ils réduisent leur accessibilité aux emplois et aux équipements. Cette hypothèse sera testée en étudiant la relation entre les migrations résidentielles et les niveaux d'accessibilité aux emplois et aux équipements (commerces, services...) en mobilisant les données disponibles aux recensements de la population de 1962 à 2006 en lien avec les inventaires communaux et la base permanente des équipements.

2 - L'impact social et territorial de l'accessibilité périurbaine. La « résidentialité » et la « péricentralité » qui caractérisent les modes de vie périurbains sont-elles des spécificités sociales et territoriales exclusivement périurbaines ou se retrouvent-elles également dans des territoires urbains ayant des profils démographiques et socio-économiques identiques. Cette comparaison permettra de savoir si le territoire péri-urbain est, en soi, générateur de pratiques peu durables ou s'il n'est pas plutôt un amplificateur des contraintes de temps et de moyens qui pèsent sur certains ménages. Ces contraintes conduisent les ménages à adopter des pratiques peu soutenables aussi bien en ville qu'à la campagne.

3 - Une modélisation permettant d'apprécier l'efficacité des structures urbaines (denses, fragmentées, monocentriques, polycentriques)

sera menée en mobilisant les cadres de la nouvelle économie géographique et de la nouvelle économie urbaine. Dans cette modélisation seront introduits, autant que possible, les éclairages des deux parties précédentes relatives à l'accessibilité géographique et sociale des lieux.

Les « pôles secondaires » dans la réorganisation des mobilités : maturité et durabilité des espaces périurbains ?

Sandrine BACCONNIER-BAYLET

Université de Toulouse Le Mirail

Sandrine.Bacconnier@univ-tlse2.fr

La recherche a pour objectif d'identifier puis d'analyser les processus de restructuration des espaces périurbains qui se dessinent à partir de l'affirmation de centralités internes et/ou externes aux aires urbaines. Ces centralités seraient initiées ou confortées par la réorganisation des mobilités des périurbains. Une telle recomposition pourrait s'appréhender comme une forme « d'entrée dans la durabilité des espaces périurbains ». Cette recomposition permettrait aux espaces périurbains de sortir du statut d'espaces dépendants d'un « centre émetteur » et aux périurbains de réduire leurs déplacements « longue distance ». Rompant avec le modèle « centre/périphérie », les espaces périurbains atteindraient ainsi une sorte « d'âge mûr ».

Une telle recomposition combinerait les effets :

- d'une réévaluation des coûts de la mobilité quotidienne dans un contexte de renchérissement des coûts de l'énergie,
- d'une maturation des espaces périurbains par amélioration de l'offre en services et aménités et par apprentissage d'une « périurbanité » mobilisant les ressources de la proximité par les ménages,
- d'une dynamique des politiques locales promouvant une offre de déplacement alternative à l'automobile, une diversification de l'offre de logements et améliorant la qualité des services et équipements.

La méthode retenue associera :

- une mesure statistique des évolutions périurbaines. Il s'agira d'analyser les évolutions des mobilités domicile-travail, comme indicateurs des recompositions et de l'émergence de nouvelles formes de polarisation. Ce travail permettra d'identifier les espaces périurbains en voie de recomposition qui feront l'objet d'investigations plus qualitatives,

- une analyse, par entretiens, des politiques locales afin de mesurer le degré de maîtrise et d'autonomisation du processus d'urbanisation et d'accueil des ménages. Il s'agira aussi de savoir comment ce processus d'urbanisation est conduit,
- des entretiens semi-directifs auprès des familles périurbaines afin de comprendre leurs systèmes de mobilité, la valeur qu'elles accordent aux déplacements, aux ancrages territoriaux.

Les terrains seront observés dans deux aires d'études : les territoires de l'ouest francilien et des départements normands et picards voisins d'un côté, les territoires de l'est toulousain et des départements voisins tarnais ou/et audois de l'autre.

La recherche devra permettre de mieux comprendre le sens des évolutions en cours, notamment en liaison avec les ségrégations sociales et générationnelles afin d'éclairer les politiques publiques.

LE TEXTE DE LA CONSULTATION DE RECHERCHE

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

Patrice AUBERTEL, Pierre BERNARD, Marie-Flore MATTEI

chargés de mission 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 coeur 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 DIACTINSEE 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 mobilité des habitants du périurbain 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 périurbains.

Le périurbain, territoire de pratiques sociales et culturelles particulières avec un mode de vie structuré par le modèle maison individuelle – voiture particulière.

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 périurbain 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

connaissions, pourra-t-elle continuer à assurer son rôle de service au service des autres services ?

III - Pour une mobilité qui ménage les territoires périurbains

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

périurbain 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 oeuvre 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 pluridisciplinaires est particulièrement souhaitée.

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

LES PROJETS DÉPOSÉS

N° projet	Titre du projet
1	Mobilité périurbaine et transports collectifs durables
2	Quelles centralités durables pour la ville diffuse ? Approche comparée européenne
3	Le périurbain hors des grandes agglomérations : mobilités et pratiques territoriales périurbaines dans les villes secondaires
4	Contribution de l'autoproduction énergétique à la durabilité du périurbain : le cas des véhicules électriques
5	Une approche prospective des territoires de vie durables
6	Les territoires périurbains entre dépendance automobile et ségrégation socio-spatiale. Les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité
7	Vieillir et se déplacer dans le périurbain, une chance pour ménager les territoires ? Cas : aire urbaine de Lyon
8	Habiter, travailler en périurbain
9	Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter. La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s)
10	Mondes urbains adolescents. La structuration des services et des lieux d'accueil face aux processus de mobilité et de vie sociale des 12-18 ans du périurbain
11	Le périurbain durable, la fabrication d'un référentiel d'action locale
12	Ménager la mobilité pour ménager les territoires périurbains, une approche participative et interactive dans les territoires de l'aire métropolitaine de Lyon.
13	L'espace public périurbain comme levier d'action publique. Etude comparée des agglomérations bruxelloise et franco-valdo-genevoise.
14	Des quartiers durables pour structurer le périurbain : négocier entre mobilité structurante et création de valeur foncière
15	Les figures d'une éco-mobilité périurbaine, entre intermodalité obligée et densité dispersée
16	Mobilité intégrée et péri-urbanité durable
17	Cinquante ans de mobilités résidentielles et quotidiennes : quelles formes territoriales pour un mode de vie urbain durable ?
18	Les mobilités liées aux pratiques d'approvisionnement des périurbains à l'impératif de la ville durable. Une étude de cas dans l'urbaine caennaise.
19	Incidences du cadre de vie sur la mobilité de loisir
20	Réduire la mobilité et aménager le périurbain : les télécentres peuvent-ils constituer une solution ?

N° projet	Titre du projet
21	Trames de mobilités collectives : nouvelles expériences « publiques » du déplacement dans les périphéries urbaines, analyse comparative dans les territoires de l'Ouest
23	« Les pôles secondaires » dans la réorganisation des mobilités : maturité et durabilité des espaces périurbains
24	Versant urbain/versant rural. Les territoires périurbains aux risques des mutations de mobilité et environnementales : les communes du pays de Valois
25	Coûts environnementaux du développement périurbain : impact des configurations urbaines et des choix résidentiels
26	Inégalités sociales, inégalités spatiales et ville durable. Elaboration de comptes territorialisés de dépenses « transports/logement » des ménages dans les aires urbaines de Bordeaux, Lille et Rennes et apports à l'analyse des facteurs économiques et socio-démographiques des périurbanisations
27	Typologie des espaces périurbains et prospective des mobilités durables
28	Mohadise. De la mobilité à haute disponibilité sensorielle à la morphogénèse périurbaine ? Exploitation des attracteurs d'ambiance pour le projet urbain
29	Les quartiers durables ou l'émergence de nouvelles mobilités. Un rôle pour l'environnement et le développement durable dans de nouvelles organisations territoriales en milieu périurbain ?
30	Les déplacements aménagent-ils le périurbain ?
31	Des polarités en émergence ? Le cas de l'axe Rennes/Saint-Malo
32	Pour une optimisation des espaces publics de la ville

Premières lectures de la consultation de recherche du PUCA « Mobilité, périurbain à l'impératif de la ville durable, ménager les territoires de vie des périurbains »

Patrice AUBERTEL

9 Décembre 2009

Proposer de traiter conjointement mobilité, périurbain et développement durable se révèle être un axe de recherche stimulant, les chercheurs s'en sont saisis. Ce faisant, ils ont enrichi le cadre d'analyse initialement proposé dans le texte de la consultation. Ils l'ont enrichi, tout d'abord, en réinterrogeant la notion de mobilité. Pour revisiter cette notion de mobilité, ils ont lancé des passerelles entre les approches inscrites dans le champ des transports et les réflexions menées dans le domaine de l'habitat. Cela les a conduit à prendre en compte, au sein de la même démarche, les mobilités quotidiennes et les mobilités résidentielles. Ils les ont ainsi associées dans un ensemble plus vaste que nous pourrions appeler « les mobilités urbaines » (1).

En adoptant cette approche, les chercheurs ont été amenés à conjuguer les différentes échelles spatiales et temporelles des mobilités (2). Dans certains projets, les différentes échelles temporelles articulent le quotidien et de larges périodes du cycle de vie.

La mobilité sous ses multiples formes se trouve ainsi au cœur des démarches de recherches proposées. Mais qu'en est-il des transports ? (3).

Par ailleurs, alors que le texte d'appel à projets avait volontairement omis de le définir et n'avait pas suggéré de cadres spatiaux pour le circonscrire, les chercheurs ont proposé de caractériser le périurbain. Ils portent alors un diagnostic sur les dynamiques qui animent ce territoire (4).

D'une manière générale, les chercheurs se sont saisis de la controverse sur la ville durable, controverse que le PUCA a portée. C'est ainsi que certaines propositions de recherche s'inscrivent dans cette manière d'appréhender le

périurbain qui a fait le pari de le « positiver » au regard des exigences de développement durable. Dans ces projets le périurbain se présente alors comme un champ particulièrement fertile pour envisager ce que pourrait être une ville durable. Cet angle d'approche remet en cause les idées trop vite reçues qui articulent formes urbaines et développement durable. Des projets suggèrent même de prendre à rebours l'adéquation faite habituellement entre la ville durable et la ville dense. Et si le périurbain devenait synonyme de ville durable ? Le périurbain n'est plus alors appréhendé comme le lieu repoussoir, le modèle même de l'anti-ville durable. Au contraire, ces projets promeuvent le périurbain en site d'expérimentations possibles permettant de répondre aux contraintes du développement durable (5). On retrouve là des thématiques qui ont cheminé tout le long de la gestation de cet appel d'offres. Thématiques qui se sont exprimées avec les termes de « mobilité aménageuse » ou de « ménagement des territoires ».

Dans une large mesure, la spécificité de cette consultation, spécificité corroborée par la teneur des projets qui ont été retenus, tient à l'accent mis sur les pratiques et les dynamiques d'usages des habitants. Prendre en compte l'habitant, l'utilisateur, le citoyen est d'ailleurs une « marque de fabrique » de la recherche urbaine. Celle-ci a toujours privilégié cet acteur important du devenir des villes et, plus largement, de l'ensemble des politiques publiques (6).

1- La mobilité urbaine

Plusieurs projets appréhendent ensemble mobilités quotidiennes et mobilités résidentielles. Les mobilités quotidiennes observées sont donc replacées dans un cadre plus large qui intègre

également les mobilités résidentielles Cette approche est donc retenue par plusieurs projets. Cela confirme une évolution des milieux de recherche déjà perceptible depuis plusieurs années notamment dans les travaux de Jean-Pierre Orfeuill, Marie-Hélène Massot, Martine Berger et Francis Beaucire. Cette évolution conduit à instaurer désormais, au sein d'un même projet, un dialogue entre des problématiques portées antérieurement par des chercheurs plus impliqués dans l'analyse des transports et des déplacements qui privilégiaient l'étude des mobilités quotidiennes et des questionnements propres aux chercheurs qui investissaient le champ de l'habitat et qui, pour leur part, étaient plus attentifs aux mobilités résidentielles.

Pour le projet de l'INRA-Dijon coordonné par Mohamed Hilal, c'est alors la notion d'accessibilité qui est le fil rouge qui permettra d'analyser de concert ces deux types de mobilités. Pour le projet de Marie-Hélène Massot les difficultés rencontrées par les ménages périurbains disposant de faibles ressources financières pour continuer à se déplacer quotidiennement d'une manière importante les conduisent à chercher à s'installer dans un bourg périurbain voisin disposant de services publics. Pour eux, une mobilité résidentielle viendrait suppléer les défaillances de mobilités quotidiennes qu'il n'est plus possible de continuer à réaliser. Avec l'Université de Tours et plus particulièrement son laboratoire Citères dont le projet est coordonné par Denis Martouzet, il est proposé de faire porter l'analyse sur les « Modes d'habiter ». Cette notion inclut la dimension « se déplacer » mais aussi celle de « se loger » et de « vivre ensemble ». C'est donc une acception large de la notion de mobilités que les équipes de recherche nous invitent à adopter. Dans cette démarche, mobilités quotidiennes et mobilités résidentielles sont traitées ensemble au sein d'un ensemble plus large que nous pourrions intituler « mobilités urbaines »

2 - La conjugaison des échelles spatiales et temporelles

En souhaitant étudier ensemble, dans leurs propositions, mobilités quotidiennes et mobilités résidentielles, les équipes de recherche qui retiennent cette problématique conjuguent différentes échelles spatiales et temporelles qu'elles se proposent d'articuler dans leurs

analyses. C'est ainsi que Denis Martouzet souhaite étudier le rôle prépondérant joué par l'individu à travers ses modes d'habiter. Et les mobilités quotidiennes actuelles seront étudiées en les resituant dans l'ensemble des mobilités résidentielles observées à l'échelle temporelle sinon de la vie entière au moins d'un cycle de vie. Il poursuit ainsi les travaux engagés par Jacques Lévy sur les échelles de l'habiter. Cette articulation des temporalités est également présente dans le projet coordonné par Mohamed Hilal de l'INRA de Dijon.

Notons également, sur un plan méthodologique cette-fois ci, que cette consultation présente une particularité en ce qui concerne les terrains d'investigation proposés par les chercheurs. En effet, alors que ce sont souvent les grandes métropoles qui sont les terrains d'études retenus, dans cette consultation, en revanche, les projets privilégient aussi des sites qui sont peu présents dans les travaux de la recherche urbaine. Il s'agit, ici, par exemple, de l'agglomération de Caen ou de celles de Dijon, de Tours ou du Mans.

3 - Et les transports ?

Parler de mobilités, c'est replacer l'étude des transports dans un cadre d'analyse plus large. En effet, en prenant l'image des poupées gigognes, il serait possible de comparer l'emboîtement des transports dans les déplacements puis dans la mobilité à trois poupées gigognes, de la plus petite à la plus grande.

C'est au sein de la poupée la plus petite que pourrait s'inscrire la réflexion qui anime les spécialistes des transports lorsque ceux-ci mettent nettement l'accent sur l'analyse des modes de transports : voiture individuelle ou transports collectifs et sur les arbitrages que le public ou les décideurs effectuent entre ces modes. Dans cette consultation, la plupart des projets qui ont retenu cette approche ont nettement fait le choix des transports collectifs dans la perspective d'un développement durable de la ville. Rares sont ceux qui ont évoqué l'option de la voiture électrique. Pour leur part, les modes « doux », marche à pied ou vélos n'ont pas été oubliés.

Au sein de la deuxième poupée, celle des déplacements, des projets ont proposé de faire

porter l'attention sur les motifs de déplacement et les dynamiques qui les animent. Dans ce cadre les déplacements domicile-travail ainsi que les déplacements de loisirs ont retenu l'attention.

Enfin, la plus grande poupée, celle des mobilités, reprend ces approches et les insère dans la réflexion plus large des mobilités urbaines. L'accent est alors mis sur les pratiques de mobilité. Ce sont alors les stratégies, pour ceux qui en ont les moyens, ou les simples tactiques de déplacement des ménages et des individus qui sont au cœur des analyses. Des mobilités qui sont donc référées à un mode de vie. Ce mode de vie qui, pour Jacques Donzelot dans ses travaux sur la ville à trois vitesses, est la caractéristique du périurbain. Mais, dans cette consultation, en parlant de périurbain de quoi parle les chercheurs ?

4 - Les dynamiques d'un périurbain dans tous ses états

C'est volontairement que la consultation de recherche n'a pas défini le périurbain. Le texte d'appel à propositions n'a fait que suggérer ce qui pourrait le distinguer des autres composantes de la ville et du monde rural. Cependant le périurbain a fait l'objet d'études nombreuses et approfondies. C'est ainsi que les travaux de Martin Vannier réalisés pour la Diact présentent en les caractérisant les dynamiques à l'œuvre dans un espace qu'il est possible d'appeler périurbain. Ces travaux ont été présents à l'esprit des rédacteurs de la consultation.

Toujours est-il que l'absence de propositions de définition a conduit les chercheurs à partir à la recherche du périurbain. Cette recherche ils l'ont menée en positionnant le périurbain dans les dynamiques du développement durable. Et cette recherche a été féconde. Plusieurs pistes d'investigation ont été identifiées. L'une est tracée à partir du constat que le périurbain s'inscrit dans des dynamiques ségréguatives et qu'il accueille des ménages modestes qui viennent s'y établir en provenance des centres d'agglomération. Les situations difficiles qu'ils rencontrent sont au cœur du projet de Marie-Hélène Massot. Pour une autre piste, qui sera suivie par Florence Goffette-Nagot les relations centre-périphérie sont encore

aujourd'hui un arrière-plan théorique qui offre une grille de lecture des lignes directrices qui structurent le devenir du périurbain. Mais les dynamiques économiques actuelles n'amènent-elles pas à amender ce modèle ?

C'est à une remise en cause radicale du modèle centre-périphérie que nous invite Sandrine Bacconnier-Baylet dans le projet de l'université de Toulouse qu'elle coordonne. Pour elle, en effet, les espaces périurbains atteindraient une sorte « d'âge mûr ». Et, dans un fonctionnement urbain renouvelé, cette maturation autonomiserait le périurbain vis-à-vis de sa « ville-mère ». Le périurbain serait donc multipolaire et se structurerait par l'éclosion de péricentralités. Cette maturité du périurbain nous la retrouvons dans le projet d'Antoine Brès. Mais, pour lui, parler de « maturité » du périurbain a un sens différent. C'est, en effet, sa capacité d'adaptation qui est mise en avant et c'est à ce titre que ce projet remet en cause les attendus qui condamnent le périurbain parce « immature ». Cette capacité d'adaptation Antoine Brès propose de la tester dans la prise en compte du dernier kilomètre, distance séparant un domicile de la gare la plus proche. Est-ce que l'aménagement de ce tronçon de voie de circulation dans le cadre d'une mobilité durable ne serait pas un vecteur de densification du périurbain, le lieu de diffusion de modes « doux » ? S'interroge-t-il. Le périurbain se présente alors suffisamment plastique pour être remodeler. Concevoir le périurbain comme site d'expérimentation d'une mobilité durable c'est aussi un angle d'approche adoptée par d'autres projets.

5 - Le périurbain, site d'expérimentation d'une mobilité durable ?

Faire du périurbain le site d'expérimentation d'une mobilité durable, c'est prendre à rebours un certain nombre d'idées reçues. En effet, c'est la ville dense qui est habituellement présentée comme la référence incontournable pour concevoir la ville durable. La ville dense c'est à dire la ville des courtes distances et la terre d'élection des moyens de transports collectifs dont l'usage croît avec la densité démographique. S'inscrivant en contre point de ce courant dominant, des projets font du

périurbain le terrain d'expérimentation de pratiques de mobilité quotidienne durable.

Il s'agit souvent de pratiques collectives qui se mettent en place sans qu'elles soient nécessairement référées à des initiatives institutionnelles. C'est ainsi que le projet de l'université Rennes 2 coordonné par Marc Dumont et Emmanuelle Hellier-Renaud propose d'analyser le covoiturage, pedibus, l'autopartage, l'intermodalité en inscrivant ces pratiques émergentes dans le cadre du périurbain. Pour nombre d'entre elles, ces pratiques collectives ont été initiées en référence à la ville dense et elles se diffusent, de fait, dans le périurbain. C'est aussi à un déplacement du regard porté sur le périurbain que nous invitait le projet non retenu de Beauvais consultants. Dans ce projet l'énergie solaire produite à l'échelle d'un lotissement périurbain permettait d'alimenter des voitures électriques utilisées par les résidents dans leurs déplacements journaliers.

D'une manière générale les projets présentés ont mis l'accent sur les pratiques et les usages. Cela est l'expression des enjeux actuels du développement durable et s'inscrit dans des dynamiques de recherche. Plusieurs projets s'appuient sur une relative plasticité des usages et des pratiques. Cette plasticité se révèle plus importante que ce qui aurait pu être envisagé a priori et elle apparaît comme un élément déterminant de la ville résiliente.

6 - Les pratiques et les usages au cœur du croisement entre mobilité, périurbain et développement durable

Les pratiques et les usages des habitants, usagers, citoyens ordinaires sont au cœur des démarches de recherche impulsées par la recherche urbaine. C'est d'ailleurs la « marque de fabrique » des programmes de recherche organisés dans ce cadre. C'est en s'attachant aux pratiques individuelles ou aux représentations que plusieurs projets posent la question du développement durable.

Cette question est alors traitée en évitant de recourir à une approche par trop normative.

Nous avons vu que, dans son projet, Denis Martouzet mettait en avant le rôle déterminant joué par l'individu dans le développement de politiques menées afin de répondre aux impératifs de la ville durable. C'est également en s'inscrivant dans la perspective de la ville durable qu'Isabelle Van de Walle se propose de caractériser les mobilités des périurbains liées aux pratiques d'approvisionnement. Dans ce projet, comme dans d'autres, il s'agit aussi de voir en quoi les pratiques de périurbains se distinguent de celles des résidents des villes-centres. Distinguer les pratiques des périurbains de celles des habitants de centre-ville, cette question est le cœur du projet porté par Nicolas Louvet et Olivier Coutard. Ils requestionnent, dans celui-ci, les raisonnements qui stigmatisent le périurbain et établissent des corrélations positives entre ville dense et développement durable. Pour asseoir leur démarche ils proposent de mesurer autrement la consommation énergétique des habitants, et d'intégrer « l'effet barbecue ». Cet effet, déjà mis en évidence par Jean Pierre Orfeuil et Marie-Odile Massot, se caractérise par de moindres déplacements des périurbains durant les week-ends, moment qu'ils passeraient autour d'un barbecue dans leur jardin. Cet « effet barbecue » compenserait largement la surconsommation énergétique domicile-travail pendant la semaine. Et les modes de vie des péri-urbains se révéleraient alors au moins aussi durables que ceux des habitants de villes centres.

Si les sociologues sont bien évidemment attentifs à la prise en compte des pratiques et des usages les économistes, pour leur part, n'y sont pas insensibles. C'est ainsi que dans son modèle économique Florence Goffette-Nagot intègre les stratégies de localisation d'habitat des ménages. Ce faisant elle prend en compte un élément souvent présent en arrière-plan des projets et peu explicite : le foncier. Le foncier qui est une dimension essentielle des approches menées en terme de ville durable. Le foncier joue un rôle discriminant dans le modèle centre périphérie, il est également présent dans la structuration des formes urbaines. L'aptitude de différentes formes urbaines à répondre aux impératifs du développement durable est une des interrogations de la partie modélisatrice du projet de l'INRA. Là aussi les approches économétriques portées par Jean Cavailhès seront confrontées aux enseignements de l'observation des pratiques et des usages,

enseignements qui seront tirés par Yannick Sencébé.

D'autres lectures que celles-ci peuvent être faites à l'issue de la sélection des projets et au moment où les contrats ont été notifiés. De plus la dynamique qui animera les neuf projets pourra conduire à des développements qui ne sont pas tous perceptibles dans cette phase initiale de la consultation de recherche.

Relevé de décisions du jury
Consultation internationale de recherche 2009
**« La mobilité et le péri-urbain à l'impératif
de la ville durable, ménager les territoires
de vie des peri-urbains »**

Composition du jury

Sous la présidence de :

Francis BEAUCIRE, professeur à l'Université Paris 1,
membre du Conseil scientifique du PUCA

Emmanuel RAOUL, secrétaire permanent du PUCA

Experts-membres du jury :

Alain AYONG LE KAMA, professeur à l'Université Lille
1, membre du Conseil scientifique du PUCA

Jean-Paul BLAIS, ancien responsable du programme
« Devenir des périphéries urbaines » du PUCA

Eric CHARMES, maître de conférence à l'Institut Français
d'Urbanisme

Eric LENGEREAU, responsable du bureau de la Recherche
architecturale, urbaine et paysagère au ministère de la culture et
de la communication

Evelyne LEMERCIER, chargée de mission au PUCA

Alain MEYERE, directeur du département mobilité et
transport à l'IAU-Ile de France

Dominique MIGNOT, directeur scientifique de
l'INRETS

Marianne OLLIVIER-TRIGALO, rédactrice en chef de
la revue « Flux »

Philippe PANERAI, architecte

Franck SCHERRER, professeur à l'Institut d'Urbanisme
de Lyon

Martin VANIER, professeur à l'Université de Grenoble 1

Serge WACHTER, chargé de mission à la mission prospective
du CGDD au MEEDDM

François WELLHOFF, chargé de mission au CGEDD
au MEEDDM

Secrétariat scientifique :

Patrice AUBERTEL, chargé de mission au PUCA

Pierre BERNARD, chargé de mission au PUCA

Marie-Flore MATTEI, chargée de mission au
PUCA

Déroulement,

La réunion du jury s'est déroulée le vendredi 18 septembre 2009 de 9H30 à 17H .

31 projets ont été reçus et enregistrés. L'ensemble des 31 propositions a été examiné. Chacune d'entre elles a bénéficié d'une double expertise faisant l'objet d'un rapport écrit et d'une présentation orale par les experts. La sélection s'est opérée à l'issue d'un débat contradictoire conduisant à l'établissement d'une liste des projets susceptibles d'être retenus.

Décisions

Neuf projets ont retenus favorablement l'attention du jury.

6 - Les territoires périurbains entre dépendance automobile et ségrégation socio-spatiale. Les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité. LVMT-ENPC. Responsable scientifique Marie-Hélène MASSOT

9 - Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter. La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s). CITERES - Université de Tours. Responsable scientifique Denis MARTOUZET

15 - Les figures d'une éco-mobilité périurbaine, entre intermodalité obligée et densité dispersée. Agence Brès+Mariolle. Responsable scientifique Antoine BRES.

17 - Cinquante ans de mobilités résidentielles et quotidiennes : quelles formes territoriales pour un mode de vie urbain durable ? INRA (CAESAR). Responsable scientifique Mohamed HILAL.

18 - Les mobilités liées aux pratiques d'approvisionnement des périurbains à l'impératif de la ville durable. Une étude de cas dans l'aire urbaine caennaise. CREDOC. Responsable scientifique Isabelle VAN DE WALLE.

19 - Incidences du cadre de vie sur la mobilité de loisir. Bureau de Recherche 6 T. Responsables scientifiques Nicolas LOUVET et Olivier COUTARD.

21 - Trames de mobilités collectives : nouvelles expériences « publiques » du déplacement dans les périphéries urbaines. Analyse comparative dans les territoires de l'Ouest. Laboratoire RESO - Université Rennes 2. Responsables scientifiques Marc DUMONT et Emmanuelle HELLIER.

23 - « Les pôles secondaires » dans la réorganisation des mobilités : maturité et durabilité des espaces

périurbains ? Université de Toulouse 2 - Le Mirail. Responsable scientifique Sandrine BACCONNIER-BAYLET.

25 - Coûts environnementaux du développement périurbain : impact des configurations urbaines et des choix résidentiels. CNRS - GATE . Responsable scientifique Florence GOFFETTE-NAGOT.

Bibliographie rassemblée à partir des ouvrages cités par les chercheurs

- Aguilera A., Madre J-L, Mignot D.,** *Métropolisation, formes urbaines et mobilité.* Les cahiers Scientifiques du Transport 2004.
- Ascher F.,** *La société hypermoderne.* Paris, Edit. de l'Aube, 2005.
- Bacconnier-Baylet S., Balti S., Bonnin S., Desbordes F.,** *Profils communaux de la gestion des territoires périurbains toulousains.* Rapport pour la Ddea 31, 2007.
- Bailleuil H., Feidel B.,** *Le sens des mobilités à l'épreuve des identités spatiales : un éclairage par le récit de vie spatialisé et l'herméneutique cartographique in Ramadier T., Depeau S., (eds) La mobilité quotidienne en classes : les identités sociales au regard des pratiques spatiales,* 2009 à paraître.
- Berger M.,** *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée,* Paris, ed.CNRS, 2004.
- Berger M., (dir)** *Mobilités résidentielles, navettes et recomposition des systèmes résidentiels en région parisienne.* Collection Recherche - Puca. 2006
- Bidou-Zachariasen C.,** *Retours en ville : des processus de « gentrification » urbaine aux politiques de « revitalisation » des centres.* Les Urbanités. Paris, Descartes et Cie, 2003.
- Bourdin A.,** *La métropole des individus.* Paris, Edit. de l'Aube, 2005.
- Bourdin A., (dir)** *Mobilités et écologie urbaine.* Paris, Descartes et Cie. 2007.
- Brès A.,** *L'urbain, une halte plus ou moins étendue et complexe in La mobilité qui fait la ville (dir. Chalas Y., Paulbiac F.,)* Editions du Certu, 2008.
- Brès A., avec Bacqué M.-H., Mariolle B.,** *Mobilité, territoires et développement durable* rapport Predit-Groupe 1, 2004.
- Cavailhès J., Peeters D., Sekeris E., Thisse J.-F.,** *The periurban City. Why to live between the Suburbs and the Countryside?* Regional Science and Urban Economics 34 2005.
- Charlot S., Amet X., Contesti G., Hilal M., Piguet V., Schmitt B., Selod H., Visalli M.,** *Périurbanisation, ségrégation spatiale et accès aux services publics.* Rapport pour le Puca. Inra 2006.
- Clochard F., Rocci A., Vincent S.,** *Automobilités et altermobilités : quels changements ?* Paris, L'harmattan, 2008.
- Coutard O., Dupuy G., Fol S.,** *La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? : espaces modes d'emploi* Espaces et sociétés n°108-09, 2002.
- Darris G., Lemoine A.,** *La mobilité du temps libre, le cas de l'agglomération rennaise.* Rapport pour le Puca, 2006.
- Depeau S.,** *De l'immobilisme à l'automobilisme : les enfants face à la mobilité in P. Lannoy et Ramadier T., De la mobilité généralisée : formes et valeurs de la mobilité quotidienne.* Louvain la Neuve, Ed. Académia-Bruylant. 2007.
- Détang-Dessendre C., Goffette-Nagot F., Piguet V.,** *Life-cycle position and migration to urban and rural areas : estimations of a mixed logit model on French data .* Journal of regional science 48, 2008.
- Donzelot J., M.-C. Jaillet,** *La nouvelle question urbaine.* Rapport pour le Puca, 1999.
- Dubois-Taine G., Chalas Y.,** *La ville émergente .* Paris, Edit. de l'Aube, 1997.
- Dumont M., Devisme L.,** *Structuration du périurbain en Loire-Atlantique.* Rapport pour le Puca.
- Dumont M., d'Allessandro C.,** *La clé des villes.* Paris. Edit. Le cavalier Bleu. 2007.

- Dumont M., Delavault-Lecoq T., Renaud-Hellier E., Allain R.,** *L'axe Rennes-Saint Malo, une figure linéaire et effets de contexte.* Rapport pour le PUCA, 2006.
- Estebe Ph.,** *Gouverner la ville mobile* Paris, Puf, 2008.
- Fouchier V.,** *Les densités urbaines et le développement durable : les cas de l'Île de France et des villes nouvelles.* Paris, Edit. du SGVN, 1997.
- Gilli F.,** *Sprawl or Reagglomeration ? The dynamics of Employment Deconcentration and Industrial Transformation in Greater Paris.* Urban Studies 46, 2009.
- Guilluy C., Noyé C.,** *Atlas des nouvelles fractures sociales en France.* Paris, Autrement, 2004.
- Guy C.,** *dessiner ensemble l'urbanité périurbaine, le projet urbain comme laboratoire intellectuel du projet communautaire rennais* in Annales de la recherche urbaine n°104 2008.
- Hilal M. (coord.), Sencébé Y., (coord.), Bonnet E., Collet B., Maurines B.,** *Analyse des processus d'ancrage et des formes de territorialité des populations marquées par l'éclatement de leur lieu de travail et de résidence dans les communes à la périphérie des pôles urbains.* Rapport pour le PUCA Inra 2002.
- Hivert L., Péan de Ponfilly J.,** *Inégalités d'accès à l'automobile, disparités d'équipement et d'usage entre les ménages les plus pauvres et les plus riches.* Arcueil, Inrets, 2000.
- Huriot J-M., Thisse J-F., (ed)** *Economics of cities : Theoretical Perspectives, New-York,* Cambridge University Press. 2000.
- Larceneux A., Boiteux-Orain C., (dir)** *Paris et ses franges, étalement urbain et polycentrisme* Dijon, Ed. universitaire de Dijon, 2006.
- Le Breton E.,** *Entreprises, territoires et vie quotidienne des actifs : vers de nouveaux compromis* in Sociétal n°56 2007.
- Levy J., Thibault S.,** *Echelles de l'habiter, Collection Recherches- PUCA,* 2004.
- Levy J.,** *Le tournant géographique.* Paris, Belin, 1999. *Le périurbain n'est plus alors perçu comme le lieu repoussoir, le modèle même de l'anti-ville durable.*
- Mangin D.,** *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine.* Certu edit. de la Villette. 2004.
- Martouzet D.,** *L'urbaniste est-il en mesure de créer les conditions spatiales de l'urbanité ?* in Identités en errance, Multi-identité, territoire impermanent et être social, Presses de l'Université Laval 2007.
- Massot M.H., Roy E.,** *Lieux de vie-lieu de travail, 25 ans d'évolution de la distance au travail.* Arcueil rapport Inrets, 2004.
- Massot M-H., Orfeuil J-P,** *Mobilités urbaines et réalisme écologique* in Les Annales de la recherche urbaine n° 103. 2007.
- Mathieu N.,** *Pour une construction interdisciplinaire du concept de milieu urbain durable* Natures Sciences Sociétés 14 2006.
- Mathieu N., Guermont Y., (eds)** *La ville durable, du politique au scientifique* Quae, coll. Indisciplines, 2005.
- Maurin E.,** *Le ghetto français. Enquête sur le séparatisme social.* Paris, Edit. Le Seuil « la république des idées », 2004.
- Mercier G.,** *La norme pavillonnaire.* Les cahiers de Géographie du Québec Vol 50, 2008.
- Mignot D., Aguilera A., Bloy D., Caubel D., Madre J-L., Proulhac L., Vanco F.,** *Formes urbaines, mobilités et ségrégation : une comparaison Lille – Lyon – Marseille.* Rapport pour la Délégation à la Recherche du Conseil Régional Nord-Pas de Calais. 2006.
- Moati Ph., (coord.)** *L'avenir de la grande distribution.* Paris, Edits. Odile Jacob, 2001.
- Morel-Brochet A.,** *A la recherche des spécificités du mode d'habiter périurbain dans les représentations et les sensibilités habitantes* Norois n°205, vol. 4, 2007.
- Motte-Baumvol B.,** *La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services: le cas de la grande couronne francilienne* Revue d'économie régionale et urbaine Vol 2007, n°5.
- Orfeuil J-P.,** *Une approche laïque de la mobilité.* Paris, Descartes et cie, 2008.
- Pinson D., Thomann S.,** *Les territoires de la maison en périurbain.* Rapport pour le PUCA. 2000.
- Polacchini A., Orfeuil J.P.,** *Les dépenses des ménages franciliens pour le logement et les transports.* Recherche Transports Sécurité Vol 63
- Préteceille E.,** *La ségrégation sociale a-t-elle augmenté ?* Sociétés, Vol. 62 N°2006/2
- Rougé L., Bonnin S.,** *Les « captifs » du périurbain 10 ans après.* Retour sur enquête. Lyon, Certu, 2008

Saint-Julien T., Le Goix R., (dir) *La métropole parisienne. Centralités, inégalités, proximités*, Paris, Belin, 2007.

Salomon-Cavin J., *La ville, mal-aimée*. Lausanne, PPUR, 2005.

Sencébé Y., *Individualisme de repli sécuritaire ou d'ouverture affinitaire : la pluralité des ressorts « du » périurbain*. Annales de la recherche urbaine n° 102, 2007.

Sencébé Y., *Le logement social dans un pays rural sous influence urbaine- une forme hybride du périurbain* Norois n° 205-2007.

Van de Walle I., Bruno Maresca, Claire Dupuy, *Le partenariat entre les collectivités territoriales et les entreprises dans les politiques publiques de déplacements vers le travail. Les exemples de Nantes, Bordeaux, Dunkerque et Saint-Denis*. Rapport pour le Puca et le Predit, 2005.

Van de Walle I., Mordret X., *Les lieux d'approvisionnement des habitants des zones urbaines sensibles : dans ou à l'extérieur du quartier*, Cahiers de recherche du Crédoc, 2009.

Viard J., *Eloge de la mobilité. Essai sur le capital temps et la valeur travail*. Paris, Edit. de l'Aube, 2008.

Wiel M. *La transition urbaine, ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Paris, Mardaga, 1999.

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 nouveau 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