

Le quatre pages

N°17 | juin 2014

plan urbanisme construction architecture **PUCA**

Le périurbain face à ses clichés

« Comment la France est devenue moche ? » L'article paru dans *Télérama* en 2010 réglait assez vite le sort des **périphéries françaises : leurs milliers de lotissements et de ronds-points représentaient rien moins que l'échec des politiques publiques d'aménagement. Cette vision n'est pas si éloignée des représentations de nombreux experts.**

La périurbanisation a longtemps été réduite à un processus de diffusion de l'aire d'influence d'une ville sur ses périphéries. Hier, on contestait son « mitage de l'espace », aujourd'hui, sa « non durabilité » en raison de l'usage souvent obligatoire de la voiture, de sa consommation du territoire, etc.

Après quatre décennies, si la croissance périurbaine est encore vive, elle ne tend pas à l'uniformité : les études récentes révèlent que les espaces périurbains connaissent une maturation morphologique (densification), sociale (mixité générationnelle) et résidentielle (processus de territorialisation). En effet, des polarités « secondaires » se sont depuis créées autour de pôles périphériques ou de bourgs, et influent sur les mobilités résidentielles et quotidiennes. La population ayant vieilli, le périurbain est désormais habité par des ménages divers - incluant retraités et familles monoparentales. Peu d'ailleurs se disent « captifs » de l'espace : modestes ou aisés, ils essaient de se recentrer sur des territoires de proximité et au-delà, beaucoup manifestent un attachement à leur maison certes, mais aussi au territoire dont ils apprécient la vitalité (commerces, tissu associatif).

Une propension à « l'ancrage » que les élus locaux accompagnent. Raisonant à l'échelle de l'intercommunalité, ils cherchent à accroître l'attractivité de certaines communes, à diversifier le parc de logements. Ils mettent ainsi en œuvre une action publique locale étendue, transversale et coopératrice, aussi bien dans les démarches de partenariat, de financement que de planification.

[La démarche]

Ce *Quatre pages* est une synthèse de la recherche intitulée « **Les "pôles secondaires" dans la réorganisation des mobilités : maturité et durabilité des espaces périurbains ?** », réalisée en 2011 par cinq équipes attachées aux universités de Toulouse-Le Mirail, de Caen Basse-Normandie, de Cergy-Pontoise, de Paris 1 et de Paris Ouest-Nanterre La Défense. Les chercheurs, sous la direction de Séverine Bonnin-Oliveira, Marie-Christine Jaillet et de Martine Berger ont tenté de démontrer la complexité, les singularités et les potentialités des espaces périurbains.

Méthodologie

L'étude consiste en une analyse conjointe des pratiques habitantes et des politiques locales de six territoires localisés à l'ouest de l'agglomération parisienne et à l'est de l'agglomération toulousaine. L'équipe a tout d'abord procédé à un examen ciblé des recensements à cinq dates (1975, 1982, 1990, 1999, 2006), avant d'observer de près les différentes formes de mobilité des résidents. Soit une entrée en matière statistique pour comprendre les grandes évolutions sociodémographiques des espaces étudiés, prolongée par une approche qualitative *via* des entretiens semi-directifs avec des habitants, des élus, des gestionnaires de collectivités territoriales, autour des modes de vie et d'habiter, et complétée par des entretiens avec des acteurs de l'aménagement (services de l'État, agence d'urbanisme, syndicat de transport).

Six terrains à la loupe

Plutôt que de raisonner par « couronne » ou « quadrant d'appartenance », les chercheurs ont préféré se concentrer sur des échelles plus fines : dans l'ouest francilien, le Vexin (Val d'Oise), le secteur de Houdan (Yvelines et Eure-et-Loir), et celui compris entre Pacy-sur-Eure et Saint-André-de-l'Eure (Eure) ; dans l'est toulousain, le secteur compris entre Saint-Sulpice et Rabastens (Tarn), celui de Puylaurens (Tarn) et celui de Revel (Haute Garonne). Les terrains choisis ont en commun d'être situés en position intermédiaire entre grandes villes et villes moyennes, et d'être structurés par un tissu de bourgs et de petites villes.

► Idée reçue # 1 :

« Les habitants périurbains sont complètement dépendants de la voiture »

Dans « l'imaginaire expert », le périurbain représente la zone par excellence du tout- automobile et de la dépendance : la dispersion des lieux de travail, de consommation et de loisirs contraindrait les résidents à prendre un véhicule individuel, les obligeant à de longs trajets pesant chaque jour un peu plus sur leurs finances et l'environnement.

L'analyse des pratiques relativise ce point de vue unilatéral : si les ménages sont bien motorisés, la plus grande vitesse de circulation en zone peu dense et leur équipement automobile leur permettent de maintenir des budgets-temps de déplacement constants, et finalement assez proches de ceux de la banlieue. Sans compter que les ménages, modestes ou non, montrent tous un souci de réduire les distances parcourues et de se recentrer sur des territoires de proximité. Cette tendance ne semble pas étrangère à l'éclosion de nouveaux emplois aux marges des agglomérations, ni au déplacement de certaines activités commerciales et culturelles sous l'effet de politiques de décentralisation. Ces implantations, offrant des opportunités de travail plus proches et ancrés localement (emploi présentiel), permettent de limiter les mobilités du « hors travail » et de stabiliser la distance des navettes domicile-travail.

Ces transformations semblent plus abouties dans l'ouest francilien, mais existent également sous forme plus limitée dans l'est toulousain. Elles sont en tout cas le signe que la périurbanisation produit des polarités qui lui sont propres et qui, s'additionnant aux centralités plus traditionnelles, structurent un tissu périurbain plus complexe que les représentations dominantes ne le laissent penser.

► Idée reçue # 2 :

« Le périurbain est habité par un seul profil social : le couple bi-actif avec enfants »

Le périurbain se présente comme la terre d'élection privilégiée des familles pour lesquelles les maisons sur catalogue sont profilées : les couples bi-actifs avec enfants. Ce profil traditionnel, s'il existe bel

et bien, n'est ni unique, ni uniforme. Il englobe ceux qui sont « propulsés », tout juste arrivés pour des raisons utilitaires et avant tout motivés par l'envie d'acquérir une maison individuelle à prix raisonnable. Il inclut aussi les ménages qui « s'ancrent » en ces lieux, y ayant changé de logement à plusieurs reprises pour améliorer la qualité de leur installation ; ainsi que les personnes familières d'un territoire qu'elles n'ont jamais quitté et qu'elles revendiquent comme idéal résidentiel.

Là non plus, pas de modèle unique : ce peut être des anciens ruraux rejoints par la périurbanisation, comme les enfants des néoruraux des années 1970 qui ont grandi dans cet entre-deux, entre ville-campagne. Le périurbain attire également des résidents d'autres générations : nombreux sont les retraités venant s'y installer ou renonçant à repartir vers leur région d'origine. De jeunes ménages sans enfant ou des familles monoparentales (appelées « décohabitants ») trouvent enfin à se loger dans les bourgs-centres et/ou à proximité des gares, souvent en location, dans du parc social, privé, ancien ou récent, selon leurs revenus.

► Idée reçue # 3 :

« Le périurbain est un territoire plus contraint que choisi »

Les terres des marges urbaines se distinguent par leur accessibilité financière, la raison principale qui justifierait le choix d'installation des familles. Si cet argument fait bien évidemment partie des critères d'arbitrage dans la localisation résidentielle, surtout pour ceux qui sont installés de fraîche date, les habitants sont portés par d'autres motivations. Après quatre décennies de périurbanisation, nombreux sont désormais les ménages ayant réalisé tout leur parcours résidentiel au cœur de ces espaces mi-ville mi-campagne : ils font preuve d'une connaissance très fine du mode de vie induit et s'accommodent de leurs avantages et inconvénients, troquant la voiture contre le train ou décalant les horaires de départ pour éviter les bouchons. Leurs déménagements tendent de plus en plus à s'inscrire dans des territoires de proximité, afin de ne pas rompre les habitudes ni les liens avec l'entourage social.

Nombre d'enquêtés reconnaissent aux villes moyennes des qualités sur le plan culturel ou éducatif. Ils essaient de s'y rendre régulièrement ou s'adaptent en **choi-**

issant de vivre dans un bourg suffisamment équipé. Aussi les résidents des espaces périurbains ne se montrent-ils pas, dans leur majorité, « captifs » de leur lieu de vie : ils développent des stratégies visant à faciliter la vie quotidienne et par extension, ils développent des formes d'ancrage local. Et si ce dernier fait parfois par défaut, il est toujours susceptible de se construire, avec le temps, permettant aux habitants de trouver leur place dans cet environnement.

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

Lancé en 2009 par le Puca, ce programme de recherches a permis à neuf équipes de chercheurs d'explorer les dynamiques nouvelles qui articulent mobilité et habitat dans ce qui est appelé « Périurbain », « entre-villes » ou « rurbain ». Francis Beaucire, président du jury de sélection des projets, a accompagné le programme tout au long de son déroulement en lien avec les travaux connexes au Predit. Juliette Maulat, doctorante à l'UMR Géographie Cités - Université Paris-1 a été, pour sa part, la mémoire du suivi du programme.

S'il est illusoire de vouloir résumer en un encadré les apports de ces travaux, nous pouvons souligner le fait que les chercheurs ont renouvelé les approches habituellement menées pour apprécier l'évolution des modes de vie et de pratiques sociales de populations qui perdent de leur spécificité « périurbaine ». « Maturité du périurbain » diront les chercheurs toulousains réunis autour de Séverine Bonnin-Oliveira.

On y apprend que les pratiques des habitants, contrairement à ce que l'on pouvait observer encore récemment, sont de moins en moins liées - voire se détachent - au centre de la ville-centre, de l'aire ou de l'unité urbaine. Ces territoires dits péri-urbains s'avèrent également plus durables que ce qui est habituellement affirmé : l'adoption de comportements de mobilités douces qui étaient souvent attribués aux citadins des centres se diffusent largement dans ces territoires et la sur-mobilité contrainte d'une minorité cache la faiblesse de la longueur des déplacements d'une majorité. L'« effet barbecue » reçoit une confirmation avec ces nouveaux travaux : s'ils utilisent la voiture pour aller travailler en semaine, en revanche

les résidents se déplacent moins les week-ends et déploient des activités dans leur jardin. Ainsi, les résidents de ces territoires participent moins à la production de gaz à effet de serre que ce qui est évoqué parfois. Ce constat remet en cause des préjugés parfois tenaces.

Une synthèse des travaux a été produite par le Puca et est disponible en téléchargement [ici](#).

► **Idée reçue # 4 :** **« Les espaces périurbains ne sont que des lieux dortoirs »**

Le lotissement pavillonnaire apparaît comme la forme urbaine typique du périurbain. Le paysage systématique qu'il dessine véhicule dans les représentations dominantes l'image d'un espace standardisé sans qualité ou sans relief. Ces territoires ne se révèlent pourtant pas si atones, ils sont traversés par des usages et des temporalités très divers. Ils accueillent des services, équipements et commerces, qui ne sont pas forcément éloignés des lieux d'habitation : des commerces de détail viennent compléter les grandes surfaces, participant ainsi à la constitution, pour les habitants, d'une offre de proximité.

Mais au-delà, les espaces périurbains entrent dans un mouvement de construction de territoires qui font sens pour leurs habitants. Ceux-ci tendent à y développer un sentiment d'appartenance. Le rôle des enfants et de l'école est souvent mis en avant pour expliquer l'intégration - tremplin pour les jeunes ménages, avant que d'autres relais n'apparaissent. Les personnes ayant tissé des liens pendant des années peuvent être poussées à ne pas déménager quand cesse leur activité.

L'investissement dans le milieu associatif constitue une autre assise de l'attachement au périurbain. À l'image des retraités issus de la ville qui participent, voire organisent des activités de loisirs ou s'engagent dans les affaires communales (conseils municipaux ou permanences des services collectifs). Ayant développé une vie sociale ou des pratiques de loisirs locales, les habitants se montrent attachés à un espace dont ils ont appris à connaître et apprécier les spécificités : la faible densité de population, son caractère rural mais aussi... sa vitalité.

► **Idée reçue # 5 :**
**« Le périurbain est symptomatique
 d'une gestion au coup par coup »**

Le regard expert a tendance à ne lire la périurbanisation qu'à partir d'une ville-centre polarisatrice – un « urbano-centrisme » renforcé par les définitions successives de l'INSEE.

Cette vision du territoire n'a pas appelé de politiques publiques propres, si ce n'est la maîtrise de l'étalement urbain. Avec le temps, les résidents et les élus locaux ont, de leurs côtés, développé une réflexivité sur ces espaces et montré une capacité d'anticipation et de projet. Les élus ont mis sur pied des actions collectives ajustées au vécu, accompagnant le processus de territorialisation à l'œuvre. Depuis la loi SRU, ils sont par exemple soucieux de répondre à la demande de mixité sociale et ils essayent de développer des politiques favorables à la diversification du parc de logement, par des programmes de réhabilitation, la production de logements collectifs ou la densification de parcelles. Ils n'hésitent d'ailleurs pas à élargir les échelles dans le montage des projets. Ainsi, des intercommunalités périurbaines,

sans y être contraintes par la loi, élaborent de plus en plus souvent des PLHI. Les élus ne se limitent pas à des actions sectorielles visant à diversifier l'offre de logements. Attentifs au fait qu'une partie de la population demeure non motorisée, ils s'attachent à conforter les fonctions de « centralité » de leur bourg ou petite ville, en veillant à mieux localiser les équipements et à y maintenir un éventail de services.

Ces politiques participent de processus de « repolarisation ». La présence ou l'absence de commerces et de services, mais aussi leur densité et leur regroupement, représentent des facteurs de différenciation au sein des territoires périurbains – des distinctions dont les élus locaux ont pleinement conscience.

[Pour en savoir plus]

Berger M. (dir.), Bonin-Oliveira S. (dir.), Jaillot M.-C. (dir.), Desbordes F., Thouzellier C., Aragau C., Rouge L., Desponds D., Bacconnier-Baylet S., Hertzog A., Escaffre F., 2011, « **Les "pôles secondaires" dans la réorganisation des mobilités : Maturité et durabilité des espaces périurbains ?** », rapport final de recherche

Puca, 2014, **Vivre en ville hors des villes**, synthèse du programme de recherche « La mobilité et le péri-urbain à l'impératif de la ville durable », 142 p.

Ce « quatre pages » est une publication destinée à faire connaître les principaux résultats ou enseignements de travaux de recherche, essentiellement ceux réalisés dans le cadre de programmes incitatifs initiés, financés et pilotés par le Puca, organe dédié à la recherche et à l'expérimentation rattaché à la Direction générale de l'aménagement du logement et de la nature. Les données et les analyses présentées, sauf mention contraire, proviennent des rapports rédigés par les chercheurs. La sélection de ces éléments et leur mise en perspective n'engagent en revanche que le Puca.

Directeur de la publication

Emmanuel Raoul, Secrétaire permanent du Puca

Coordination

Bertrand Vallet

Rédaction

Béatrice Durand

Maquette, mise en page

Christophe Perrocheau

Chargé de l'action au Puca

Patrice Aubertel

Plan urbanisme construction architecture
 Tour Pascal B
 92055 La Défense cedex
 Tel. : 01 40 81 24 72

<http://www.urbanisme-puca.gouv.fr>

ISSN : 2427-8912

