

TENDANCES PROSPECTIVES

[SOCIÉTÉ]



PÉRIURBAIN

Décryptage - Tendances - Interviews - Initiatives

Pop UP Urbain : Philippe GARGOV, Margot BALDASSI,
Morgane COURVOISIER et Chloé ROTROU

Le périurbain vote-t-il FN ?

Est-il possible
de densifier
les communes
pavillonnaires ?

Les mobilités alternatives
ont-elles une place en
périphérie ?

SOMMAIRE

DÉCRYPTAGE..... p.3

- Les territoires périurbains, un profil-type assez clairement identifié... p.3
 - ... mais des périurbains pluriels : une forte hétérogénéité de situations, en particulier en termes d'accessibilité... p.4
 - Le paradoxe périurbain : des territoires relativement méconnus, mais de plus en plus remis en question..... p.4

TENDANCES..... p.7

- 1- Une géographie socio-économique qui contredit la thèse d'un périurbain « déclassé »p.7
 - 2- Une démographie en hausse continue, mais qui prend des formes nouvelles : une conséquence de la métropolisationp.8
 - 3- Une mue sociale, architecturale et démographique qui définit la périurbanisation depuis les années 2000.....p.11
 - 4- Nouveaux entrants : paupérisation ou diversification des communes périurbaines ? p.12
 - 5- Mobilités : de nouvelles offres de déplacements pour sortir de l'autosolisme p.13
 - 6- Le périurbain, laboratoire urbanistique en gestation : freins et leviers d'un renouveau p.15
- Conclusion liminaire : Le périurbain du « repli », fantasme ou réalité ? p.17

INTERVIEWS..... p.20

- Marc Dumont**, professeur en urbanisme à l'Université de Lillep.20
- Rodolphe Dodier**, professeur de géographie à l'Université Aix-Marseille p.25
- Anne Lambert**, sociologue, chargée de recherche à l'INED..... p.31

INITIATIVES..... p.36

- Les tendances en vigueur en matière d'innovation périurbaine p.36
- Des espaces de coworking dans l'agglomération lyonnaise : un outil d'équilibrage à l'échelle métropolitaine ? p.37

LES TERRITOIRES PÉRIURBAINS, UN PROFIL-TYPE ASSEZ CLAIEMENT IDENTIFIÉ...

Aborder la question périurbaine importe d'abord de circonscrire son objet d'étude. Or, comment définir le périurbain ? La sémantique est à ce titre sans équivoque : comme son nom l'indique, l'espace périurbain se définit d'abord en lien avec le tissu urbain qu'il entoure. La nomenclature INSEE conforte cette perspective : une commune est dite « périurbaine » si au moins « 40 % de sa population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle urbain ou dans les communes attirées par celui-ci ». Plus encore, « certaines communes périurbaines sont dites communes multipolarisées quand au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines ». Cette distinction permet d'ailleurs de mettre en évidence une première forme d'hétérogénéité dans les communes périurbaines, la dimension multipolaire pouvant avoir des incidences non-négligeables sur les mobilités du territoire, comme nous le verrons ci-après.

Cette définition administrative, qui essentialise les communes périurbaines dans leurs relations au(x) pôle(s) urbain(s) voisin(s), se traduit logiquement dans des problématiques de mobilités spécifiques, en particulier domicile-travail (mais aussi courses et loisirs). Ce point est évidemment fondamental dans la question périurbaine ; c'est d'ailleurs ce qui nous a amené à solliciter sur ce sujet précis le géographe Rodolphe Dodier, enseignant-chercheur à l'université d'Aix-Marseille. En l'occurrence, le périurbain se définit implicitement par un usage massifié de l'automobile, bien que celle-ci soit progressivement remise en question. Néanmoins, on observe l'émergence d'un certain nombre d'initiatives qui tentent de pallier l'absence de transports en commun et le coût croissant de l'automobile. Le covoiturage apparaît ainsi comme un élément moteur des mutations périurbaines, interrogeant notamment le rôle des centralités périphériques que sont les centres commerciaux.

Ce point fait d'ailleurs écho à l'une des problématiques centrales de ce sujet : la nécessaire évolution des représentations portées à l'endroit des territoires et des habitants périurbains, dont l'image semble s'être fortement dépréciée ces dernières années. C'est notamment l'objet de l'un de nos entretiens auprès de Marc Dumont, enseignant-chercheur en urbanisme à l'université Lille 1. En effet, s'inter-

roger sur la question périurbaine en 2018 revient nécessairement à tenter de comprendre pourquoi le périurbain agite autant le débat public depuis quelques années. En l'occurrence, la dimension électorale, et plus spécifiquement la suspicion d'un envol du vote Front National chez les électeurs périurbains, semble être l'un des principaux motifs de questionnement. Nous avons interrogé sur ce sujet Anne Lambert, sociologue et chargée de recherches à l'Institut National d'Études Démographiques. Elle est notamment l'auteure d'un ouvrage de référence sur « L'envers du décor pavillonnaire », portant sur les trajectoires des ménages s'installant dans des logements individuels en commune périurbaine.

Ce focus sur l'habitat permet d'aborder la troisième grande caractéristique contributive à la définition du périurbain : le logement pavillonnaire, ou du moins le tissu urbain peu dense (allant jusqu'à du « petit » logement collectif d'un ou deux étages). Cette considération amène à considérer le tissu périurbain comme « un gradient d'urbanité intermédiaire », comme l'appelle le géographe Jacques Lévy,

« entre le centre, le suburbain à la densité et à la diversité plus fortes d'une part, et l'hypo-urbain et l'infra-urbain à la densité et à la diversité plus faibles d'autre part. D'autres estiment qu'il pourrait être considéré comme un "tiers-espace" sui generis, ni urbain, ni rural. »

On le voit, le périurbain se définit en quelque sorte par défaut. Et c'est ce qui amène divers auteurs à plancher sur une nécessaire mise à jour des définitions évoquées. Si celles-ci reflètent explicitement ou implicitement les caractéristiques majeures du périurbain (dépendance au pôle urbain, mobilité automobile, habitat de faible densité), elles contribuent néanmoins à masquer les principales évolutions de ces territoires. Resté longtemps peu étudié, les récents travaux de recherche sur le périurbain ont permis de mettre en lumière un certain nombre de mutations significatives, qui amènent à s'interroger sur l'avenir des tissus périurbains français, et leur rôle dans les dynamiques territoriales à venir. Ce sera l'objet de la présente synthèse, et des trois entretiens qui la nourrissent, qui visent à décrypter les principaux enjeux périurbains actuels, et les ten-

dances prospectives qui s'en dégagent.

... MAIS DES PÉRIURBAINS PLURIELS : UNE FORTE HÉTÉROGÉNÉITÉ DE SITUATIONS, EN PARTICULIER EN TERMES D'ACCESSIBILITÉ

Si les caractéristiques en introduction permettent de couvrir la grande majorité des situations rencontrées dans les territoires périurbains, l'un des grands enjeux du sujet sur le plan prospectif est notamment de mettre en évidence la diversité des contextes périurbains. En effet, tous les chercheurs s'accordent sur le fait qu'il n'existe pas « un » périurbain, mais bien « des » périurbains qui se distinguent entre autres sur les caractéristiques socio-économiques des habitants, avec un périurbain plus fonctionnel, composé de ménages à revenus moyens (voire modestes dans certains cas, nous y reviendront par la suite), et un périurbain plus historique, composé de ménages à plus hauts revenus. Ainsi, selon Jacques Lévy :

« Si en règle générale les zones périurbaines présentent des revenus moyens proches de la moyenne de l'aire urbaine (mais des patrimoines plus élevés), cette mesure repose sur la juxtaposition d'unités très homogènes et très contrastées entre elles. Nous avons pu montrer que, à la limite de la banlieue et du périurbain, on trouve un "anneau des seigneurs", c'est-à-dire une aire grossièrement circulaire concentrant de hauts revenus. »

Mais plus encore que les composantes socio-économiques, ce sont aussi et surtout les composantes géographiques qui semblent être le discriminant majeur des différences observées entre des territoires périurbains au sein d'une même aire urbaine, comme l'explique Marc Dumont (cf. l'interview). Plus précisément, la distinction semble se faire sur l'accessibilité des communes aux réseaux de transports en commun qui irriguent le cœur de l'agglomération :

« La distribution de l'offre urbaine, n'est pas similaire partout. Elle est fortement différenciée,

LE PARADOXE PÉRIURBAIN : DES TERRITOIRES RELATIVEMENT MÉCONNUS, MAIS DE PLUS EN PLUS REMIS EN QUESTION

Si cela peut sembler une évidence pour nombre d'observateurs – notamment à l'échelle d'une Métropole telle que Lyon, qui connaît des situations très variées d'un territoire à l'autre –, cette considération reste somme toute assez récente dans les travaux de recherche, et surtout dans les indicateurs institutionnels

et l'opérateur majeur de cette différenciation, c'est la mobilité, ainsi que son accessibilité. [...] Avec d'autres chercheurs, nous avons réalisé des cartographies basées sur cette structure couplant densité et mobilité. Cela produit des cartes très différentes du schéma radio-concentrique. On continue à fonctionner par "couronnes", mais nos cartes montrent que la réalité n'est pas "couronnée" (sic), qu'elle est beaucoup plus complexe que ça. On a des personnes qui peuvent habiter à 50 kilomètres de l'hypercentre, et être plus accessibles que des personnes situées à 10 kilomètres... Il y a donc des situations périphériques multiples, mais qui sont essentiellement déterminées par l'accès aux réseaux de transport en commun. »

En outre, il existe de fortes variations entre les territoires périurbains à l'échelle régionale ou nationale. Par exemple entre les communes situées en périphérie de grandes agglomérations (« Dans l'ensemble, le périurbain des grandes villes est moins différent des zones les plus centrales que celui des petites », nous dit Jacques Lévy). Ces différents constats amènent à relativiser la segmentation des aires urbaines par « couronnes » concentriques, qui tend à donner l'image d'un périurbain homogène à égale distance du centre. Néanmoins, on remarquera que cette logique circulaire n'est pas pour autant forcément fautive ; on pensera par exemple à « l'anneau des seigneurs » évoqué ci-dessus par Jacques Lévy. La conjonction de ces éléments amène à prendre de nombreuses précautions dans le regard qui peut être porté sur le périurbain, que ce soit dans ses composantes sociales, économiques, électorales ou autres. Plus généralement, ceci plaide en faveur d'une attention plus fine portée à l'égard des tissus périurbains, de leurs spécificités et de leurs habitants.

utilisés jusqu'alors. Comme l'explique notamment Marc Dumont, cette hétérogénéité est aujourd'hui mal cernée, et donc peu prise en compte dans les travaux dédiés, en particulier dans les politiques publiques portées à l'échelle nationale :

« Il faut aussi prendre en considération les dynamiques démographiques des communes, qui peuvent être très différentes d'un espace à l'autre et qu'on oublie souvent dans les débats très généraux sur les territoires. [...] L'approche radioconcentrique ne permet pas forcément d'observer ça finement, tout comme l'englobement sur « le » périurbain. Elle permet certes d'unifier les solutions, mais on ne peut pas raisonner sur tous les territoires avec un modèle de croissance similaire. On ne peut pas avoir le même logiciel pour aborder la question des périphéries. Et ça c'est pas évident : il y a un vrai travail à faire au niveau des représentations. »

On en revient alors à une problématique de définitions, et plus précisément au nécessaire *aggiornamento* des définitions utilisées dans le cadre des politiques publiques. Ce point, que nous étudierons plus attentivement dans les parties suivantes, se révèle être un enjeu prospectif non-négligeable à l'aune des représentations du périurbain, pierre d'achoppement de nombreux débats ces dernières années. En effet, il nous semble nécessaire de mettre en lien la relative méconnaissance des réalités périurbaines dans la recherche contemporaine (expliquée notamment par Anne Lambert, cf. l'interview) avec la remise en cause croissante du modèle périurbain dans le débat public depuis une dizaine d'années environ. Cette dernière est notamment palpable dans les tribunes et ouvrages fortement relayés dans le paysage médiatique, en particulier en lien avec la question électorale et la suspicion d'un vote FN spécifiquement « pavillonnaire ». D'autres aspects contribuent aussi à la remise en cause du périurbain : des considérations tantôt esthétiques, tantôt urbanistiques, et même parfois philosophiques et morales :

« Au sein des sciences humaines, la périurbanisation fait l'objet d'un vif débat. Les critiques ne manquent pas (Wiel, 2010). Au plan urbanistique, le périurbain a été associé à une "non-ville" (Choay, 1994), à un espace fragmenté, sans qualité et "insoutenable" (Berque, Bonnin et Ghorra-Gobin, 2006). La montée du vote d'extrême droite dans le périurbain a renforcé l'image négative de cet espace très souvent véhiculée par les médias (Billard et Brennetot, 2009) et a donné une résonance forte à la thèse de C. Guilluy. Chez Bourdieu (2000), ce développement aurait permis l'accomplissement d'un rêve illusoire porteur d'une "misère petite-bourgeoise" pour des classes populaires ou moyennes

modestes se retrouvant captives de leur maison à rembourser. Appréhendé ainsi, le périurbain est avant tout présenté comme un problème. Mais certains dénoncent l'"idéologie urbaine" qui trop souvent inspire la critique du périurbain. »

L'écho que rencontrent ces tribunes, en miroir d'une relative diminution des recherches sur la question au cours des années 2000, contribue ainsi à former le terreau de représentations relativement dépréciatives, qui dénote avec la valorisation du périurbain par le passé. Cette conjonction entre une crise des représentations et une diversité de situations peu visibles a notamment été explicitée par les sociologues François Cusin, Hugo Lefebvre et Thomas Sigaud :

« In fine, le périurbain apparaît comme un univers saturé de représentations souvent contradictoires, qu'elles soient fondées ou non empiriquement. Le débat est d'autant plus difficile à trancher que les approches quantitatives et systématiques du phénomène restent trop rares. Beaucoup plus fréquents, les travaux monographiques offrent des analyses fines des trajectoires résidentielles et des modes de vie périurbains. Mais la très grande diversité des terrains rend difficile une montée en généralité. Et cela d'autant plus que la définition même du périurbain ne fait pas consensus et que les fragments de périurbain étudiés sont souvent dissociés de l'organisation spatiale plus large dans laquelle ils s'insèrent. À l'arrivée, ce n'est pas seulement le périurbain qui apparaît comme fragmenté, mais également la connaissance du périurbain produite par les sciences sociales. »

Comme l'expliquent parfaitement les auteurs, cette remise en cause du « modèle » périurbain doit être nécessairement traitée en résonance des lacunes actuelles de la recherche, auxquelles les chercheurs et chercheuses tentent de pallier en analysant plus finement les trajectoires individuelles des ménages. Mais en filigrane, les auteurs soulèvent aussi la question des représentations qui accompagnent nécessairement ces réflexions. Celle-ci intervient justement alors que le périurbain a longtemps été promu par des politiques publiques diverses et variées (cf. entretien avec Anne Lambert). On notera que cette valorisation irrigue encore aujourd'hui grandement la culture populaire hexagonale, se calquant peu ou prou sur le modèle nord-américain (le fameux « American dream » propre à la « suburbia »). Malgré des différences

évidentes entre les contextes français et étasuniens, cette valorisation des modes de vie périurbains dans la fiction audiovisuelle a forcément participé à nourrir les représentations des ménages, et potentiellement à orienter leurs trajectoires résidentielles. Si nous n'approfondirons pas en détail la question des « imaginaires périurbains » dans cette étude –le sujet étant trop spécifique pour figurer ici–, il n'en reste pas moins nécessaire de s'interroger sur la crise des représentations dont semble pâtir le tissu périurbain. On notera

à ce titre que les trois chercheurs interrogés dans le cadre de ce travail ont chacun tenté de nuancer les critiques adressées à l'endroit du modèle périurbain, sans pour autant en nier les évidentes problématiques (notamment sur le plan écologique). Nous faisons l'hypothèse que les années à venir, et l'accélération attendue de la recherche sur le sujet, devraient permettre de nuancer toujours plus finement les critiques du périurbain, en rendant compte de la grande diversité des situations observées à travers le territoire.

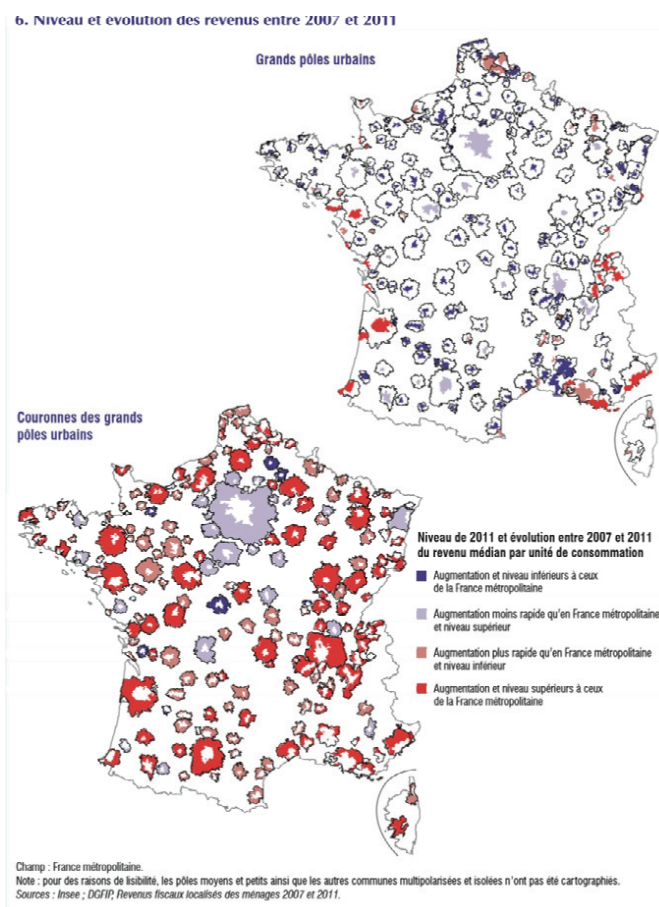
- Géoconfluences, « Périurbain » (définition), 2013 - <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/periurbain>
- Anne Lambert, « Tous propriétaires ! L'envers du décor pavillonnaire », Seuil, 2015
- Jacques Lévy, « Liens faibles, choix forts : les urbains et l'urbanité », La Vie des Idées, 2013 - http://www.laviedesidees.fr/spip.php?page=article&id_article=2321
- François Cusin, Hugo Lefebvre et Thomas Sigaud, « La question périurbaine. Enquête sur la croissance et la diversité des espaces périphériques », Revue française de sociologie, 2016/4 (vol. 57), 2016 - <https://www.cairn.info/revue-francaise-de-sociologie-2016-4-p-641.htm>
- Gérald Billard, Arnaud Brennetot, « Quand la critique des "suburbs" envahit les séries télévisées américaines », Métropolitiques, 2011 - <https://www.metropolitiques.eu/Quand-la-critique-des-suburbs.html>

1. UNE GÉOGRAPHIE SOCIO-ÉCONOMIQUE QUI CONTREDIT LA THÈSE D'UN PÉRIURBAIN « DÉCLASSÉ »

Question : Les territoires périurbains sont-ils à l'orée d'un décrochage économique ?

Historiquement, le périurbain est un territoire globalement plus aisé socialement que le reste des aires urbaines dans lesquelles il s'insère (à l'exception notable de Paris et Lyon, où les centres d'agglomération concentrent une partie des ménages les plus aisés). Cette répartition géographique des revenus s'est d'ailleurs vérifiée dans les années récentes, et ce même après la crise économique de 2008 qui aura fragilisé les ménages. Elle semble même s'être accentuée, les revenus des ménages vivant en couronne périurbaine ayant globalement crû plus vite que ceux des ménages situés en cœur d'agglomération ou en banlieue. Selon le statisticien Jean-Michel Floch, chargé par l'INSEE d'étudier la question dans le « Portrait social » de la France en 2014 :

« Entre 2007 et 2011, les revenus ont progressé plus vite que la moyenne dans plus de 80 % des couronnes périurbaines. Dans la moitié des cas, le revenu médian aussi est supérieur à la médiane métropolitaine. Dans quelques couronnes périurbaines (moins d'une dizaine sur 230), le niveau de revenu et son évolution sont inférieurs à la moyenne. C'est le cas notamment des couronnes des aires de Saint-Quentin et de Châteauroux. [...] Seules sept couronnes périurbaines, dont celles de Thionville et du Creusot, enregistrent une évolution de leurs revenus inférieure à celle de leur pôle. Dans tous les autres cas, les écarts d'évolution entre les pôles urbains et leurs couronnes sont sensibles, supérieurs à 2,3 points dans la moitié des cas sur la période 2007-2011. Ils sont souvent particulièrement élevés lorsque les revenus sont faibles dans le pôle, comme à Valenciennes, Mulhouse, Reims ou encore Perpignan. Autre différence notable avec les pôles urbains, les disparités ont plutôt tendance à s'atténuer dans les couronnes qu'à augmenter. Les couronnes périurbaines comptent en général beaucoup moins de ménages défavorisés que les pôles. »



Source : INSEE, "France : Portrait social", 2014

S
E
C
N
A
D
N
E

Selon le statisticien, ces chiffres viennent mettre à mal certaines conclusions portées ces dernières années dans le débat public, et notamment par Christophe Guilluy : « *Les statistiques ne dessinent pas une France périphérique à l'abandon* », résume ainsi Jean-Michel Floch. Néanmoins, il convient de rappeler que les chiffres disponibles remontent à la période 2007-2011 ; si la géographie des revenus est très certainement restée assez stable en moins de dix ans, il serait intéressant d'observer la situation sur les années les plus récentes. Surtout, ces constats valent en comparaison de l'échelon national, et des aires urbaines qui les accueillent. Or, on l'a vu, une analyse plus poussée des variations périurbaines permet de mettre en lumière certaines nuances, notamment sur le plan sociologique. Les chercheurs interrogés soulignent ainsi l'arrivée de « nouveaux entrants » s'installant dans les communes périurbaines, transformant par-là même la composition économique et sociale de ces territoires. Au-delà, « l'effet périurbain » peut jouer un rôle non-négligeable dans le pouvoir d'achat des ménages, par exemple des coûts de mobilité afférents à l'éloignement du centre. L'hypothèse d'une explosion des prix du carburant dans les années à venir, difficile à prévoir mais néanmoins assez plausible, est ainsi à prendre en compte dans l'analyse économique des tissus périurbains. Ce surcoût lié à la mobilité périurbaine est toutefois équilibré par le coût du logement, qui plus est dans un contexte d'explosion des prix du foncier en centre-ville et proche banlieue des grandes métropoles :

« L'observation des revenus ne reflète pas exactement ce dont disposent les ménages pour consommer. [...] Les niveaux de vie corrigés des campagnes, du périurbain ou de l'habitat social seraient plus élevés du fait de coûts de logement inférieurs. Il faudrait alors prendre en considération d'autres éléments, comme les coûts de transports, défavorables à ceux qui vivent le plus loin des emplois, des commerces et des loisirs, ce qui rééquilibrerait très partiellement les niveaux de vie. Compte tenu de son poids dans le budget des ménages, l'effet du coût du logement est cependant sans commune mesure avec l'effet transport. »

De fait, une analyse par le pouvoir d'achat vient renforcer le constat évoqué ci-avant, et donc contredire l'idée de territoires périurbains « déclassés ». Néanmoins, nous l'avons vu, l'hétérogénéité des situations périurbaines appelle à une certaine vigilance sur ce type de conclusions. En l'occurrence, la grille de lecture par l'accessibilité, évoquée ci-avant, permet de mettre en évidence une distinction des communes périurbaines qui se traduit très concrètement dans les dynamiques démographiques observées sur les territoires.

- Jean-Michel Floch, « Des revenus élevés et en plus forte hausse dans les couronnes des grandes aires urbaines », in INSEE, *France : Portrait social. Édition 2014*, 2014 - <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1288515?sommaire=1288529>
- Sylvia Zappi, « Selon l'Insee, le périurbain plus riche que les villes et les banlieues », *Le Monde*, 2014 - https://www.lemonde.fr/societe/article/2014/12/08/selon-l-insee-le-periurbain-plus-riche-que-les-villes-et-les-banlieues_4536475_3224.html

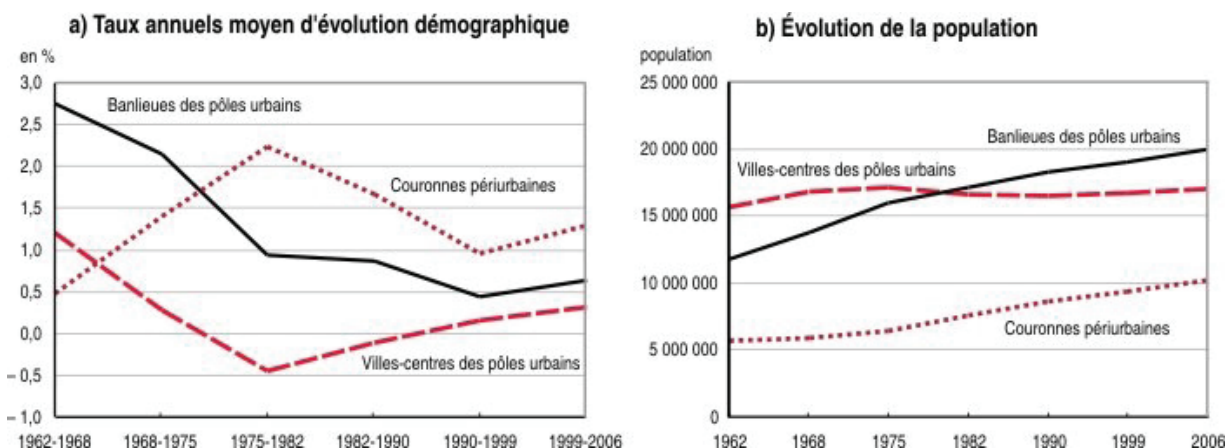
2. UNE DÉMOGRAPHIE EN HAUSSE CONTINUE, MAIS QUI PREND DES FORMES NOUVELLES : UNE CONSÉQUENCE DE LA MÉTROPOLISATION

Question : comment l'histoire démographique de la périurbanisation reflète-t-elle les dynamiques territoires à l'échelle nationale ?

Les récents recensements menés sur le territoire français ont mis en lumière un phénomène qui, s'il n'est pas surprenant à proprement parler, invite néanmoins à un certain nombre d'explications. En effet, les études démographiques témoignent d'une croissance continue de la population dans les communes périurbaines ; un phénomène historiquement connu, mais qui a pris dans les années récentes un caractère assez distinctif. Pour mieux le comprendre, il convient alors de rappeler succinctement les différentes phases de peuplement des territoires périurbains français.

Historiquement les territoires périurbains, au sens actuel du terme, sont « nés » dans les années 1960-1970, par le truchement d'un peuplement accéléré des périphéries accompagnant, la croissance démographique de l'après-guerre en France. Selon l'INSEE :

« Au cours des quatre dernières décennies, les couronnes périurbaines des villes françaises se sont à la fois étendues et densifiées. L'Île-de-France a joué un rôle de précurseur, ces deux phénomènes y étant apparus dès la fin des années 1960. Dans la plupart des régions, l'extension spatiale des villes a été particulièrement importante au début des années 1970. Elle a précédé la période de plus forte densification des couronnes périurbaines, à la fin des années 1970 et au début des années 1980. »



Les territoires périurbains profitent alors d'une forte attractivité, qui se traduit par un dépeuplement des villes-centres – et le ralentissement de la croissance de la population dans les grands ensembles :

Source : Brigitte Baccaïni et François Sémécurbe, INSEE, 2009

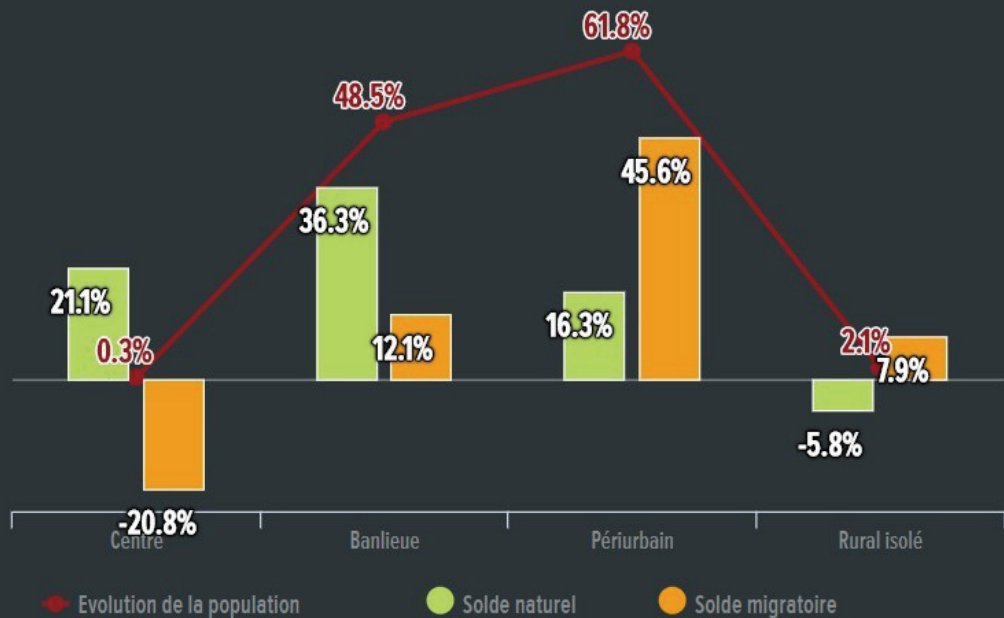
Cette attractivité des zones pavillonnaires s'explique alors par de nombreux éléments, ayant trait aux valeurs et aménités recherchées par les ménages s'y installant. Cette phase de la périurbanisation est alors essentiellement alimentée par l'installation de ménages plutôt issus des classes moyennes, quittant la ville afin de profiter d'un cadre de vie plus attractif (logement individuel, proximité de la nature, etc). Comme le souligne Anne Lambert :

« Dans la France d'après-guerre, le pavillon est opposé aux grands ensembles qui, parés des vertus du « vivre ensemble », conquièrent la préférence de l'État aménageur. Les années 1970 marquent « le tournant libéral de la politique du logement » (p. 19) : les politiques publiques se détournent de l'habitat social au profit de l'habitat individuel, en favorisant l'accès à la propriété des classes moyennes. S'amorce ainsi le premier processus de périurbanisation. »

Durant les décennies 1980 puis surtout 1990, la périurbanisation entre alors dans une seconde phase, avec un ralentissement de la hausse démographique (+1,7% entre 1982 et 1990, puis seulement +1% entre 1990 et 1999, contre +2,2% entre 1975 et 1982, INSEE 2009). Malgré ce ralentissement, les zones périurbaines restent toutefois les territoires ayant connu la plus forte croissance démographique cumulée depuis les années 60, principalement grâce à un solde migratoire très positif :

Le périurbain, un territoire en forte croissance

Contribution des soldes naturels* et migratoires** à l'évolution de la population par zone sur la période 1968-2011 (en %)



Source : Xavier Molénat, Alternatives Économiques, 2017

Parallèlement, on observe un processus de « retour en ville » des classes moyennes dans les grands centres d'agglomérations. Ceux-ci regagnent petit à petit des habitants depuis les années 1990, après avoir connu un solde négatif lors des années précédentes. Ce phénomène n'est pas anodin, car il explique le jeu de vases communicants qui contribue à la transformation sociale des zones périurbaines (cf. parties suivantes). En effet, « à partir des années 1980 et de la montée du chômage, les "petits moyens" remplacent progressivement les classes moyennes supérieures qui (ré)investissent les centres urbains, participant ainsi à la gentrification. »

Ainsi, s'il n'y a pas de véritable rupture, on observe néanmoins une véritable mue dans les composantes sociales des ménages s'y installant ; nous y reviendrons en détail dans les parties suivantes.

- Brigitte Baccaïni et François Sémécurbe, « La croissance périurbaine depuis 45 ans : extension et densification » INSEE, pôle Analyse territoriale, 2009 - <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1280801>
- Thomas Le Guennic, recension de l'ouvrage d'Anne Lambert, « Tous propriétaires ! L'envers du décor pavillonnaire », 2015 - <https://journals.openedition.org/lectures/17528>
- Catherine Bidou-Zachariasen (dir.), « Retours en ville. Des processus de "gentrification" urbaine aux politiques de "revitalisation" des centres », 2003

3. UNE MUE SOCIALE, ARCHITECTURALE ET DÉMOGRAPHIQUE QUI DÉFINIT LA PÉRIURBANISATION DEPUIS LES ANNÉES 2000

Question : comment la force d'attraction des cœurs agglomérations influence-t-elle la forme et la composition du périurbain ?

Les classes moyennes, qui historiquement choisissaient de s'installer dans les territoires périurbains, tendent aujourd'hui à préférer les cœurs de grande agglomération. Le prix du foncier augmentant en centre-ville, les couches moins favorisées se dirigent à leur tour vers les périphéries. La phase actuelle est donc indissociable du phénomène de métropolisation que connaissent les principaux pôles urbains de l'Hexagone, autrement dit de la revitalisation des grandes d'agglomération qui drainent les emplois mais ne peuvent pas accueillir l'ensemble des ménages qui y travaillent. Ces derniers s'installent donc dans l'espace périurbain, parfois lointain, notamment en raison des limites du parc HLM en première couronne (cf. en annexes les entretiens avec Rodolphe Dodier et Anne Lambert). Le géographe Daniel Béhar montre ainsi le jeu de vases communicants que l'on observe entre grandes agglomérations et communes périurbaines, les villes-moyennes apparaissant comme les « grandes perdantes » de ces basculements démographiques, comme le confirme Emilie Denètre :

« Une constante ressort de ce recensement [2014] : le poids plus important des communes de taille intermédiaire. Sur une carte, on se rend compte que ces villes sont des communes moyennes de banlieue ou dans l'influence d'une aire urbaine. Elles croissent au contraire des chefs-lieux de département, qui, eux, continuent de perdre des habitants. En combinant ces données avec les résultats obtenus par France Stratégie, l'été dernier, on constate un double mouvement : une polarisation de l'emploi dans la ville-centre couplée à une diffusion de la population. Si cette périurbanisation n'est pas nouvelle, on observe toutefois qu'elle se poursuit, voire s'accélère. »

Si la croissance du périurbain est donc continue depuis les années 60, cette « troisième phase » de la périurbanisation, si l'on peut dire, se distingue donc de la première de plusieurs façons : composition démographique et trajectoires des ménages (cf. partie suivante), mais aussi typologie du bâti. Selon le Centre d'observatoire de la société : *« Cette expansion [du périurbain] semble désormais un peu moins être due à l'essor de la maison individuelle qu'au rattachement de communes à une grande aire urbaine. En effet, la construction de maisons individuelles tend à ralentir depuis la fin des années 2000 et, depuis cette période, la part du parc de logements individuels dans l'ensemble des résidences principales stagne. »*

De même, selon Daniel Béhar, *« ce sont plutôt les dents creuses du périurbain qui sont remplies »*, au détriment d'une expansion territoriale continue. C'est d'ailleurs ce qui amène Marc Dumont à parler d'un périurbain « de recomposition » :

« Il y a des territoires qui sont dans des dynamiques de croissance, et d'autres clairement de décroissance. C'est un mot avec lequel les élus locaux ont beaucoup de mal, en particulier dans le périurbain. Je préfère le terme de "recomposition", avec d'un côté un périurbain de croissance (dans l'Ouest), de l'autre un périurbain de recomposition. Dans les agglomérations de Dunkerque ou de Saint-Etienne par exemple, une partie des habitants partent des centres-villes, et vont habiter en périphérie mais en valeur absolue perdent des habitants. À l'échelle du territoire dans son ensemble, ce sont donc des territoires en décroissance, qui perdent des habitants chaque année ; mais à l'échelle de certaines communes en périphérie, on observe des territoires en recomposition. Ce ne sont pas du tout les mêmes thématiques. »

La croissance démographique observée, conjuguée à la stagnation des logements individuels au profit d'habitat collectif de petite densité, et croisée à ce remplissage des « dents creuses », vient plaider en faveur d'une possible densification de l'espace périurbain, sur laquelle nous reviendrons ci-après. Mais c'est aussi et surtout dans ses caractéristiques sociales que l'on mesure le mieux cette évolution relativement récente de la croissance périurbaine, conséquence indirecte du phénomène de métropolisation des grandes agglomérations.

Une observation notamment valable dans le cas de l'agglomération lyonnaise, selon Simon Desgouttes et Stéphanie Depil :

« Si les Scot des espaces périurbains sous influence des grandes agglomérations connaissent une croissance démographique rapide, particulièrement dans le Genevois français, c'est le territoire du Scot de l'Agglomération Lyonnaise qui par son poids est le plus important contributeur à la croissance démographique régionale. [...] À l'écart de l'influence des grandes villes, certains espaces ruraux et des villes moyennes connaissent une stagnation voire un déclin démographique du fait du vieillissement de la population. »

- Emilie Denêtre, « La France périurbaine, plus qu'une réalité, un défi », La Gazette des Communes, 2017 - <http://www.lagazettedescommunes.com/494193/la-france-periurbaine-plus-quune-realite-un-defi/>

- Centre d'Observation de la Société, « L'habitat périurbain poursuit son essor », 2017 - <http://www.observationsociete.fr/population/donneesgeneralespopulation/levolution-de-la-periurbanisation-en-france.html>

- Simon Desgouttes, Stéphanie Depil, Insee, « Auvergne-Rhône-Alpes : Une croissance démographique portée par les espaces périurbains », 2017 - <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2669327>

4. NOUVEAUX ENTRANTS : PAUPÉRISATION OU DIVERSIFICATION DES COMMUNES PÉRIURBAINES ?

Question : comment les « nouveaux entrants » renouvellent-ils les composantes sociales de l'espace périurbain ?

Les trajectoires résidentielles des ménages s'installant dans l'espace périurbain des grandes agglomérations semblent aujourd'hui se renouveler dans leurs composantes socio-culturelles. Cette « troisième phase » se traduit ainsi par l'arrivée de nouveaux entrants n'appartenant pas aux classes moyennes, comme c'était historiquement le cas, mais plutôt issus des catégories socio-professionnelles moins aisées (employés voire dans une moindre mesure professions intermédiaires, selon la nomenclature INSEE), et travaillant dans les grandes agglomérations. Anne Lambert, auteure de « Tous pavillonnaires ! L'envers du décor périurbain » (2015), évoque ainsi ces « nouveaux entrants » qui transforment progressivement la démographie de certaines communes périurbaines (cf. interview) :

« Deux tendances sont ressorties de ces travaux. La première, c'est que ces territoires constituent les lieux privilégiés de l'accession à la propriété des ménages modestes, ouvriers et surtout employés peu ou pas qualifiés des grandes agglomérations [...] Et s'ils s'installent là, ce n'est pas seulement parce qu'ils rêvent de devenir propriétaires, mais parce que le relogement dans les secteurs qualifiés du parc HLM est bouché. [...] L'accession à la propriété apparaît ainsi comme une réponse individuelle à la crise du logement. [...] La deuxième tendance, qui a d'ailleurs été sous-estimée, c'est qu'une part importante de ces accédants est issue de l'immigration, et ce n'est pas seulement des secondes générations. [...] Ce sont aussi des primo-migrants qui sont arrivés en France il y a 10 ou 15 ans [originaires d'Afrique subsaharienne, du Maghreb, de Turquie ou de l'immigration asiatique, etc.]. Ils ne sont pas pauvres, ils ne sont pas précaires, ils ont des petits moyens et ils cherchent à acheter par des filières privés du logement pour éviter les files d'attente et la discrimination dans le recrutement du parc public de logement. Ils achètent donc dans un marché où il y a moins de barrières à l'entrée. [...] C'est important, car cela signifie qu'il n'y a pas que des flux d'entrants de Français d'origine française. »

La transformation sociale de la démographie périurbaine s'accompagne d'une transformation du rapport à l'espace périurbain lui-même, comme le rappelait là encore la chercheuse :

« Ces deux tendances amènent à réfléchir sur ce que l'on sait de ces territoires périurbains, à se demander pour quels publics on bâtit. D'ailleurs, ces gens-là ne parlent pas de "périurbain". Ce qui m'avait frappé, c'est qu'ils ne valorisent pas "la campagne". Ce ne sont pas les aménités paysagères, l'écologie et le chant des oiseaux qui les enthousiasment, mais à leurs yeux c'est d'abord un cadre de vie résidentiel, calme pour les enfants, loin des dispositifs prioritaires de la ville (les ZEP, REP pour les écoles...). [...] Les chercheurs, les journalistes, les médias, etc.,

on a parfois une vision un peu ethno-centrée du cadre périurbain, en se disant : "C'est super, il faut laisser les gens aller vivre à la campagne". Ce n'est pas le discours qui prime chez ces populations. »

Ce renouvellement fait d'ailleurs écho à la stagnation des logements individuels évoquée ci-avant, et vient renforcer les hypothèses prospectives d'une potentielle recomposition du tissu périurbain. Il est en effet possible de supposer que ce rapport plus « neutre » aux aménités périurbaines, et au logement pavillonnaire en particulier, pourrait faciliter les démarches de densification portées par les acteurs publics. Néanmoins, cela mériterait d'être étayé par des démarches anthropologiques plus fines auprès des ménages s'installant sur place. En outre, la chercheuse Violaine Girard rappelle que le pavillonnaire reste aujourd'hui le symbole d'une forme d'ascension sociale. Un propos conforté par Anne Lambert : par comparaison avec les logements du parc HLM et/ou du centre-bourg, le pavillonnaire possède en effet des atouts plébiscités par les « nouveaux entrants », qui souvent ont connu ces logements relativement vétustes ou dégradés avant de s'installer dans le périurbain :

« Leurs choix résidentiels ne sont pas fixés ou constitués a priori : ils évoluent au gré des opportunités/système de contraintes qu'ils perçoivent du marché. "On vient d'un bâtiment HLM assez ancien qui tarde à être rénové, ou d'un logement locatif privé qui est un peu insalubre ou autre. Au moins là, on achète une maison, c'est propre, c'est nouveau, c'est moderne". Mais ils ne disent pas : "Je vais à la campagne". »

Néanmoins, ces considérations méritent d'être remises en perspective de la croissance démographique des communes périurbaines. Par ailleurs, là encore, ces éléments varient énormément d'un territoire à l'autre. Toutefois, l'ensemble de ces variations socio-culturelles participent d'un renouvellement généralisé des modes de vie périurbain, qui se traduit entre autres dans les pratiques du quotidien, et notamment dans les pratiques de mobilité.

- INSEE , Nomenclatures des professions et catégories socioprofessionnelles - <https://www.insee.fr/fr/metadata/pcs2003/categorieSocioprofessionnelleAgregee/5?champRecherche=false> et <https://www.insee.fr/fr/metadata/pcs2003/categorieSocioprofessionnelleAgregee/4?champRecherche=false>
- Violaine Girard in « La suite dans les idées », par Sylvain Bourmaud, « Le FN pavillonnaire est-il vraiment si populaire ? », France Culture, 2017 - <https://www.franceculture.fr/emissions/la-suite-dans-les-idees/le-fn-pavillonnaire-est-il-vraiment-si-populaire>

5. MOBILITÉS : DE NOUVELLES OFFRES DE DÉPLACEMENTS POUR SORTIR DE L'AUTOSOLISME

Question : les mobilités alternatives peuvent-elles s'inscrire durablement dans le périurbain ?

Les mutations qui touchent l'écosystème des mobilités depuis une décennie environ, notamment par le truchement du numérique, connaissent logiquement un certain écho dans le contexte périurbain. L'économie de plateforme, en particulier, est régulièrement évoquée comme une solution efficace pour couvrir les difficultés à installer des transports publics en périphéries des grandes agglomérations. Une récente étude publiée par le think tank, The Shift Project, témoigne ainsi de la vitalité que connaissent ces questions dans le débat public, avec en ligne de mire une nécessaire transition écologique :

« [Les] zones périurbaines occupent seulement 11 % du territoire hexagonal mais rassemblent 43 % de la population française (27 millions de personnes) qui émet 17 % du total des émissions dues au transport en France (21,3 Mt CO₂). La part modale de la voiture particulière atteint 85%. Pour réduire les émissions de CO₂, le think tank a travaillé sur cinq solutions : – le télétravail et la distribution à domicile des achats pour réduire le nombre de trajets ; – le covoiturage et les transports publics express pour augmenter le taux d'occupation des véhicules ; – le vélo comme changement de mode de déplacement et de motorisation. »

Au-delà des éléments écologiques, c'est aussi pour ses dimensions socio-économiques que le sujet est investigué, notamment dans la recherche académique. Ainsi, comme le rappellent les

chercheurs Florent Le Néchet, Hélène Nessi, et Anne Aguilera, l'automobile représente une part non négligeable du budget des ménages périurbains, et les scénarios prospectifs en la matière ne prêtent pas forcément à l'optimisme :

« L'autosolisme des ménages périurbains, défini comme usage individuel de l'automobile, demeure donc un enjeu majeur de politique publique, dont la dimension n'est pas seulement environnementale, mais également sociale et économique. Parmi les scénarios d'évolution des prix du pétrole de Donovan et al. (2008), l'un conduit en effet à un triplement du prix à horizon 2040 par rapport à 2007, ce qui aurait des conséquences particulièrement importantes en matière de précarité énergétique des périurbains (Saujot, 2012). »

Dans ce contexte, les offres de mobilités dites « alternatives » (covoiturage, autopartage, mais aussi vélo ou transport à la demande, et même dans une certaine mesure la marche à pied), qui visent à favoriser le report modal et à s'affranchir du modèle autosoliste encore très largement dominant, tentent ainsi de trouver leur place dans les périphéries des agglomérations. La faible densité du tissu urbain rend la tâche logiquement plus ardue que dans les centres d'agglomération – où l'effet-seuil nécessaire au fonctionnement de certains modes (autopartage, covoiturage) est évidemment plus aisé à atteindre –, ce qui explique en grande partie le « retard » pris par ces innovations en milieu périurbain, comparativement aux centres d'agglomérations voire même à certaines villes moyennes en France. Si de nombreux signaux attestent d'une véritable émergence des mobilités alternatives en périurbain, celle-ci ne semble pas encore suffisante pour basculer vers des modes de vie non-automobiles. Comme le résumait sans équivoque Marc Dumont lors de notre entretien, *« Les mobilités alternatives restent une mobilité de complément, pas une mobilité de substitution. »*

Néanmoins, afin de pouvoir rivaliser avec les facilités permises par l'automobile individuelle, d'autres pistes d'innovation émergent. De fait, un nombre croissant d'initiatives portées par des acteurs publics, ainsi que de travaux de recherches les accompagnant, cherchent à comprendre les outils et leviers qui pourraient être instaurés pour contourner les obstacles au report modal. Cela passe notamment par une observation plus fine du territoire, où un certain nombre d'initiatives « spontanées » sont mises en place par les habitants. Les travaux de recherche menés ces dernières années sur le sujet ont ainsi permis de dévoiler le rôle central qu'occupaient certains lieux dédiés à la voiture, qui n'étaient jusqu'alors pas perçus comme des points d'accroche pour les mobilités alternatives. Il en va ainsi des parkings des grandes surfaces situées en périphérie, comme l'explique Marc Dumont. Selon lui, ceux-ci ont ainsi toute la légitimité pour accueillir des « hubs de mobilité », afin de dynamiser les lignes de covoiturage en milieu périurbain.

« Il y en a qui ont bien compris cela : je pense en particulier aux propriétaires de petites et moyennes surfaces en périphérie. Leurs parkings sont des "zones d'accroche" dans lesquelles les mobilités alternatives prennent plutôt bien. Ce sont des lieux où les espaces covoiturage se posent, et dans le même temps il y a une vie autour. Cela soulève un paradoxe : le parking n'est pas forcément un espace très apprécié par les élus des communes périurbaines, et pourtant il y a un vrai potentiel là-dessus. On le voit à chaque fois dans nos travaux : les lieux les plus performants en termes de mobilité alternative ne sont pas ceux qui ont été pensés uniquement pour le covoiturage, mais ceux qui ont été pensés dans une logique hybride, accueillant des commerces, des offres de services, etc. Cela commence à se développer dans certaines métropoles. »

Ceci implique néanmoins l'inclusion, à proximité de ces aires de covoiturage plus ou moins improvisées, de services et d'aménités (petits commerces, crèches, espaces de travail, etc.) destinés aux chauffeurs et passagers. En filigrane, c'est bien évidemment le rôle des grandes surfaces de périphéries qui est ici questionné. Cette considération, bien que périphérique au sujet, invite à s'interroger sur les usages possibles de ces grandes surfaces aujourd'hui sous-exploitées, et dont l'existence même semble de plus en plus remise en question. Un certain nombre d'architectes et urbanistes ont notamment travaillé sur ces questions prospectives, ouvrant ainsi le champ des possibles quant à la revitalisation de ces zones commerciales périphériques.

« Il y a beaucoup d'attentes pour des services de type crèches ou autres, ou de services de coworking qui permettent le report modal, par exemple. La structuration des mobilités alternatives ne peut se faire de façon décisive qu'à partir du moment où il y a cette stratégie. [...] Et on le voit, les collectivités sont sensibles à ces approches. Pas toujours familiarisées - ça dépend des élus, des générations, etc. -, mais elles y sont sensibles. D'abord, elles ne raisonnent plus forcément sur une concurrence frontale entre centre-bourg et zone commerciale de périphérie. Et surtout, la zone n'est plus une "zone" : elle tend à se diversifier, à se renouveler. Et on observe chez les élus une vraie attente pour faire émerger des réflexions sur ces sujets, à l'échelle à la fois inter- et intra-territoriale. »

Néanmoins, ces problématiques restent encore très spéculatives. D'une part, le caractère relativement récent des initiatives évoquées limite inévitablement les retours d'expérience aujourd'hui disponibles. D'autre part, l'essor des mobilités alternatives reste suspendu à des éléments extérieurs sur lesquels les collectivités et les pouvoirs publics n'ont qu'une marge de manoeuvre limitée (prix du pétrole, budget des ménages, développement de l'électro-mobilité, etc.). Il reste donc difficile de se prononcer sur leur efficacité, à court terme, et surtout sur la capacité des usagers à transformer durablement leurs comportements, à moyen et long terme. Dans une certaine mesure, on pourrait même ajouter au sujet l'émergence possible d'autres modes, en particulier la voiture autonome, qui pourrait contribuer à complexifier un peu plus les scénarios envisagés. Néanmoins, peu de travaux de recherche sont pour l'heure disponibles sur ce sujet précis ; pour cette raison, nous préférons ne pas approfondir la question ici. Le propos repose ainsi sur un ensemble d'incertitudes mêlant conditions territoriales, jeu des acteurs privés, initiatives publiques et choix politiques, etc.

Plus généralement, le sujet des mobilités amène à replacer ces questionnements dans le contexte plus large des disparités territoriales évoquées ci-avant. De fait, une solution fonctionnant dans un contexte donné ne sera pas forcément pertinente dans un autre, comme le rappelait Rodolphe Dodier (cf. interview). C'est par exemple le cas pour le covoiturage, mais aussi pour le vélo, comme en témoigne la comparaison entre différentes grandes agglomérations :

« La pratique du vélo se développe aussi mais est toutefois très disparate selon les territoires. Nous avons travaillé sur Tours, Grenoble et Aix-en-Provence. Il n'y avait pas du tout de développement de la pratique du vélo autour d'Aix, ou très peu, alors qu'on a une population plutôt jeune, avec beaucoup d'étudiants en particulier. [...] En revanche, à Grenoble, la municipalité est très volontariste et ça marche même là où on ne l'attend pas. A Tours, la municipalité joue beaucoup moins, même si il y a des choses qui sont faites, et pourtant le vélo se développe assez fortement y compris dans des espaces périurbains qui peuvent être assez lointains. Ces observations deviennent des outils sur lesquels on peut s'appuyer pour réfléchir sur les tendances à l'œuvre dans les espaces périurbains. »

Cette hétérogénéité des pratiques entre différentes agglomérations, si on la retrouve effectivement pour l'ensemble des sujets périurbains, semble particulièrement accentuée dans le cas des mobilités, où la morphologie territoriale et les capacités socio-économiques des ménages (possibilité de télétravailler ou de moduler ses horaires de travail, par exemple) forment en effet des facteurs particulièrement discriminants. De fait, la prospective des mobilités périurbaines semble échapper à toute tentative de généralisation, obligeant les collectivités à procéder le plus subtilement possible sur un territoire donné.

- The Shift Project, avec le soutien de la Caisse des Dépôts, sous la direction de Francisco Luciano, « Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité », août 2017 - <https://theshiftproject.org/article/publication-du-rapport-decarboner-la-mobilite-dans-les-zones-de-moyenne-densite-cest-possible/>
- Florent Le Néchet, Hélène Nessi, Anne Aguilera, « La mobilité des ménages périurbains au risque des crises économiques et environnementales », mai 2017
- Cailly L., Fourny M.C., Chardonnel S., Bailleul H., Dodier R., Feidel B., Louargant S. (2013) : « Lorsque la mobilité territorialise », EspacesTemps.net, 13.05.2013 - <http://www.espacestems.net/articles/lorsque-la-mobilite-territorialise/>

6. LE PÉRIURBAIN, LABORATOIRE URBANISTIQUE EN GESTATION : FREINS ET LEVIERS D'UN RENOUVEAU

Question : le périurbain est-il densifiable ? Par quels acteurs, et avec quels outils ?

Après s'être montré quelque peu « délaissé » par les réflexions urbanistiques ces dernières décennies pour des raisons évoquées ci-avant, le périurbain connaît un regain d'intérêt chez les praticiens de la ville. L'enjeu est ici d'autant plus intéressant qu'il s'éloigne des débats sociétaux (comportements électoraux, etc.), pour s'intéresser à la morphologie même des territoires de deuxième et troisième couronne. En l'occurrence, ces réflexions portent sur la faible densité des territoires périurbains (qui en est l'une des caractéristiques principales), en tentant de formuler des propositions urbanistiques permettant de tempérer cette situation. Nous ne ferons évidemment pas ici l'inventaire de tous les projets imaginés, certains étant par ailleurs purement spéculatifs, d'autres s'appliquant à des situations bien trop différentes du contexte français (*suburbia* nord-américaine en particulier), mais la question posée par ces scénarios n'en reste pas moins fondamentale : l'espace périurbain est-il « densifiable » ?

Parmi les projets français s'étant clairement positionnés sur la question, on retiendra notamment le fameux « BIMBY », pour « Build In My Back Yard » (en référence à l'acronyme NIMBY « Not In My Back Yard » traduit par « pas dans mon arrière-cour » ou « pas dans mon jardin » ou « surtout pas chez moi ». Le syndrome NIMBY désigne l'attitude fréquente qui consiste à approuver un projet pourvu qu'il se fasse ailleurs.). Proposé par les architectes-urbanistes Benoît Le Foll et David Miet dans le cadre de l'appel à projets « Villes durables » – lancé en 2009 par l'Agence Nationale de la Recherche –, BIMBY se définit comme un « mouvement en faveur de la densification pavillonnaire », de manière à lutter contre l'étalement urbain sans pour autant remettre en cause les communes périurbaines elles-mêmes :

« L'idée est de définir une nouvelle filière de production de la ville, en s'appuyant sur les quartiers pavillonnaires déjà existants, et en proposant donc une solution alternative à l'étalement urbain. Plus concrètement, Bimby vise à offrir la possibilité aux propriétaires de vendre une partie de leur terrain pour la construction d'un nouveau logement. L'idée est donc de densifier les zones déjà habitées. Pour les concepteurs, les zones pavillonnaires recèleraient en effet un gisement foncier exceptionnel : il y a actuellement 14 millions de maisons individuelles et une partie des propriétaires pourrait être encline à céder une partie de leur terrain. Même si ça ne concerne qu'1 % d'entre eux, cela représenterait déjà 140.000 terrains à bâtir. »

Ces belles intentions semblent n'avoir pas rencontré le succès escompté. À titre informatif, le site officiel de l'expérimentation ne semble plus animé depuis 2014, date des derniers comptes-rendus de recherche publiés. S'il est difficile de connaître l'ensemble des raisons ayant mené à ce relatif échec (ou du moins à ce demi-succès, le projet de recherche ayant rencontré un certain écho dans les cénacles urbanistiques), on peut faire l'hypothèse que le projet a buté sur le rapport étroit qui lie les habitants périurbains à leurs pavillons, encore majoritairement perçu comme un lieu de construction personnelle et familiale, comme le montrent par exemple les enquêtes de terrain menées par Rodolphe Dodier (cf. annexes) :

« C'est souvent un projet plutôt positif d'aller s'installer dans l'espace périurbain, de faire construire sa maison, pour héberger sa famille. Ce sont des valeurs qui sont assez présentes et qui sont plutôt vécues de façon positive. »

De fait, les projets de densification périurbaine doivent affronter un ensemble de facteurs et freins relevant autant de considérations psychologiques et sociales, que d'enjeux urbanistiques plus « rationalisables ». Cette question renforce ainsi l'indispensable approfondissement des travaux de recherches en sciences sociales sur le tissu périurbain et ses habitants (sociologie, anthropologie, psychologie, etc.), au-delà des disciplines plus traditionnellement impliquées sur ce type de sujet (géographie, architecture, urbanisme, etc.). Néanmoins, celles-ci restent assurément fondamentales, notamment dans la formulation de nouveaux outils permettant aux acteurs urbains, publics ou privés, de mener diverses expérimentations sur leurs territoires.

Ces expérimentations, et la nécessité de construire des outils permettant à la fois de les développer

mais aussi de les répliquer sur d'autres communes comparables, viennent notamment interroger la définition des territoires périurbains, comme nous l'avons vu précédemment. L'émergence d'un terme tel que « HQPV » – formulé dans la loi « Égalité et citoyenneté » de décembre 2016 et décrivant les quartiers n'appartenant ni aux centres-bourgs ni aux « Quartiers Politique de la Ville » (QPV) – est à ce titre symptomatique d'une nécessité de nommer, c'est-à-dire de donner du sens, à des portions de territoires sur lesquelles la puissance publique semble parfois démunie. Bien qu'il ne s'agisse pas à proprement parler de territoires périurbains, cet acronyme reflète bien l'état des lieux évoqué ci-avant concernant les communes périurbaines, qui semblent finalement mal connues et donc mal outillées. Pour les collectivités, cette difficulté à susciter des expérimentations urbanistiques semble toutefois être en partie tempérée par les acteurs privés du territoire, à l'instar des démarches de covoiturage mises en œuvre par les acteurs de la grande distribution sur leurs parkings (cf. ci-avant). On pourrait alors s'interroger sur la manière dont les acteurs privés issus d'autres secteurs – tels que l'immobilier ou encore l'énergie – pourraient s'emparer, à leur tour, de la question périurbaine pour en faire un véritable champ d'expérimentation urbanistique.

- Géoconfluences, « BIMBY » (définition), 2018 - <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/bimby>
- Edouard Hespel, « Bimby : le concept qui bouscule l'aménagement », Élués locales, 2018 - <https://www.elueslocales.fr/actualites/collectivites/bimby-le-concept-qui-bouscule-lamenagement-urbain/>
- <http://bimby.fr/>
- Olivier Razemon, « Ces étranges quartiers hors politique de la ville », L'interconnexion n'est plus assurée, 2017 - <http://transports.blog.lemonde.fr/2017/11/26/etranges-quartiers-hqpv/>
- <http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/tout-comprendre-sur-la-loi-egalite-et-citoyennete>

CONCLUSION LIMINAIRE : LE PÉRIURBAIN DU « REPLI », FANTASME OU RÉALITÉ ?

Question : le périurbain vote-t-il vraiment FN ?

À la fin des années 2010, un certain nombre d'écrits et travaux de recherche se sont penchés sur un certain risque de « repli sur soi » des ménages périurbains. Cela s'est particulièrement fait sentir dans les débats consécutifs à la publication des ouvrages et tribunes évoqués ci-avant (« La France périphérique » de Christophe Guilluy, etc.), avec le renforcement d'une opposition entre les citadins et les périurbains. Cette opposition, qui n'est clairement pas nouvelle, semble en effet s'être accentuée sous la forme d'un supposé rejet, par les habitants des communes périurbaines, des pratiques et modes de vie spécifiques aux villes denses. Or, comme nous l'avons vu précédemment, ce rejet semble davantage lié à une méconnaissance des réalités contemporaines dans les territoires périurbains. Par exemple, on peut faire l'hypothèse que l'arrivée des « nouveaux entrants » décrits par Anne Lambert, dont l'attachement aux modes de vie périurbains est moindre, contribue à nuancer ce fossé présumé.



À ce titre, les trois chercheurs interrogés sur la question ont tenu à rappeler que la construction de ce clivage n'était pas franchement avérée, et reposait davantage sur des préjugés qui ne se vérifiaient pas nettement sur le terrain. De même, de nombreuses « réponses » au texte de Télérama sur la « France moche » (comme par exemple « Contre Télérama », publié par Eric Chauvier en 2011 qui dresse un tableau de la réalité quotidienne des zones périurbaines contemporaines. [...] Ce faisant, il exprime sa révolte contre le jugement de classe déguisé en jugement esthétique émis par des journalistes bien-pensants.) sont ainsi venues déconstruire cette opposition entre citadins et périurbains. Le journaliste scientifique Xavier Molénat avait ainsi

parfaitement résumé ce paradoxe :

« Le périurbain a rarement bonne presse. Même parmi les chercheurs, ces zones éloignées des villes-centres sont souvent perçues comme des espaces à problèmes. [...] Défiante, repli, relégation... le portrait n'est guère réjouissant. Une France que l'on n'hésite pas, parfois, à qualifier de "moche". [...] Les enquêtes de terrain disponibles permettent d'ores et déjà de contredire un tel misérabilisme, mais leurs constats sont peu généralisables. On ne disposait pas jusqu'à présent de vision d'ensemble du périurbain. »

Et de poursuivre :

« De tels constats infirment eux aussi l'idée reçue selon laquelle la croissance du périurbain serait une conséquence mécanique de la métropolisation. La diversité des configurations et des groupes sociaux qui y sont présents interdit d'en faire un lieu de relégation. »

Néanmoins, il serait candide de vouloir nier les différences de mode de vie qui peuvent exister, et qui sont intrinsèquement liées aux caractéristiques du périurbain. Il est indéniable que la sédentarisation en logement pavillonnaire, ou encore l'usage massifié de l'automobile, drainent un certain nombre de valeurs et de perceptions qui s'éloignent des modes de vie des centres d'agglomération. Des chercheurs ont ainsi révélé un phénomène de « clubbisation » dans certains territoires, que l'on peut penser être une forme de réaction à la diversification sociale observée depuis deux décennies. Ce phénomène, que l'on peut définir comme « la composition volontaire par un habitant de son propre voisinage », fait écho aux formes d'entre-soi observées dans la suburbia nord-américaine. On y retrouve par exemple le principe du « NIMBY » (« Not In My Back Yard », précédemment évoqué. Mais plus qu'un simple entre-soi, cette « clubbisation » se traduirait surtout par la fragmentation géographique et sociale des territoires, un « émiettement » formulé par le chercheur Eric Charmes, et que résume ici Jacques Lévy :

« En science économique, la notion de club se définit par l'exclusion d'une partie des consommateurs potentiels d'un bien donné, en opposition à une logique de bien public. Cette privatisation de l'environnement proche s'accompagne d'une valorisation de la propriété immobilière (par rapport au droit d'usage du logement), d'une privatisation de la nature (le jardin contre le parc public), d'une privatisation de la mobilité (par la domination écrasante du véhicule privé) et par la solidification du groupe familial au détriment partiel des autres acteurs, notamment les jeunes, beaucoup plus dépendants des adultes pour leur mobilité que dans les zones denses. »

Si ce constat se vérifie très certainement sur une partie des territoires hexagonaux, il semble s'éroder à l'aune de recherches sociologiques plus détaillées, qui mettent en exergue un certain nombre de solidarités entre habitants des communes périurbaines. La présence de ménages à faible pouvoir d'achat (en raison des coûts de l'automobile, de l'arrêt du travail d'un des membres du ménage, etc.) contribue notamment à faire émerger ces réseaux d'entraide, et à nuancer de fait la clubbisation dénoncée ci-avant. Un rapport du PUCA, publié en 2014, s'est par exemple attaché à mettre en lumière une diversité de pratiques émergentes, notamment sur les sujets de l'énergie et de la mobilité, qui s'inscrivent partiellement en faux des conclusions sur l'entre-soi :

« [Ce rapport] déconstruit les idées reçues mettant en avant l'espace périurbain comme un espace atone, monofonctionnel, de résidence et de consommation. Il apparaît qu'au fil du temps et des apprentissages (tant de la part de leurs habitants que des collectivités locales), des solidarités territoriales se mettent en place, prenant des formes spécifiques dans un milieu caractérisé par des "densités dispersées" (selon les termes d'A. Bres et B. Mariolle). Ce repérage s'articule à différentes échelles depuis le logement, lieu principal d'ajustement des pratiques en matière énergétique, jusqu'au territoire vécu. Ce dernier présente des zones d'imbrication d'espaces naturels, agricoles et urbains, et offre, selon les habitants, des lieux de développements potentiels de pratiques en phase avec le développement durable. »

Il convient toutefois de noter que ce rapport prend pour terrains d'étude les communes franciliennes, dont les caractéristiques se révèlent assez distinctes d'autres communes. Néanmoins, ses conclusions semblent se multiplier, les chercheuses et chercheurs investiguant progressivement de nouveaux territoires suite au regain d'intérêt de la recherche pour ces sujets.

Or, ce nuancement n'est pas anodin dans la mesure où la question de la clubbisation, autrement dit de l'entre-soi et donc in fine du repli sur soi, fait nécessairement écho aux suspicions d'un vote FN propre au périurbain. Ce « vote barbecue », comme l'avait baptisé en 2012 le journaliste Jean-Laurent Cassely, est effectivement la pierre d'achoppement de nombreux débats politiques et médiatiques actuels. L'omniprésence de cette question se révèle d'ailleurs préjudiciable à l'émancipation du sujet dans le débat public. Ce dernier revenant invariablement à cette interrogation spéculative dont les chercheurs – Violaine Girard en particulier – ont montré qu'elle s'appuyait davantage sur la stratégie déployée par le FN lui-même depuis une dizaine d'année, que sur une réalité véritablement observée.

Ainsi, la théorie selon laquelle l'éloignement aux centres-villes se traduit invariablement par une augmentation du vote FN proportionnelle à la distance, est invalidée lorsque l'on observe plus en détail la géographie électorale. Sur ce point, Eric Charmes vient ainsi contredire les conclusions de Jacques Lévy, rappelant que « *ce n'est pas le périurbain mais le périurbain le moins aisé qui vote FN.* » Le géographe Laurent Chalard (Paris IV-Sorbonne) avait ainsi résumé le débat à l'issue des élections présidentielles de 2012, en étudiant la carte électorale à l'échelle nationale :

« Une simple lecture du vote FN selon un gradient kilométrique par rapport au centre des villes est insuffisante. Quand on regarde la carte de France, cela semble marcher. Quand on descend d'échelle, ça ne fonctionne pas. Bien sûr, on trouve dans l'espace périurbain les communes qui ont les plus forts votes en faveur de Le Pen, que ce soit le père ou maintenant la fille. Mais on trouve aussi dans cet espace les communes qui ont les plus faibles votes en faveur du Front national, comme Saint-Nom-la-Bretèche [Yvelines] en région parisienne, Vieille-Toulouse [Haute-Garonne] dans la métropole toulousaine, Gruson [Nord] dans l'aire urbaine lilloise. Les taux de vote pour l'extrême droite y sont proches de ceux des arrondissements les plus riches de la ville-centre, confirmant que l'hypothèse du gradient kilométrique est trop simpliste. »

Le chercheur avait ainsi mis en évidence une distinction non pas entre centres et périphéries, mais plutôt entre périurbain « choisi » (ménages globalement plus aisés, s'installant à proximité des réseaux de transport) et un périurbain « subi », qu'il qualifie d'ailleurs de « campagne-galère » :

« Mais ces gens se retrouvent dans la campagne-galère, loin de la ville-centre et du lieu de travail, souvent dans un environnement banal. Ils se sont lourdement endettés pour acheter leur maison. Ils ont deux voitures, forcément, ce qui coûte cher. Le rêve périurbain se transforme en cauchemar, nourrit la frustration. [...] Au final, la distinction entre espaces périurbains choisis et subis dit beaucoup de notre société. Elle est un témoignage supplémentaire, par l'approche géographique, de la fragmentation de la société française. Une fragmentation qui se traduit aussi sur le plan politique par une radicalisation du vote. »

Cette dichotomie, qui fait globalement écho aux analyses relatives à l'accessibilité et à la composition sociale des territoires, précédemment évoquées, se révèle être une grille de lecture plus fine que la seule composante territoriale. Ce faisant, cette grille de lecture vient appuyer un constat maintes fois répété au fil de cette étude : c'est en admettant l'hétérogénéité des territoires périurbains, en particulier par le truchement des sciences sociales et des méthodes d'enquête qualitative, que l'on pourra mieux comprendre les dynamiques qui peuvent exister en France. Ce précepte, s'il n'a rien de révolutionnaire, prend ainsi toute sa valeur à l'aune des débats récents, qui semblent avoir quelque peu « pollué » les travaux de la recherche et donc, subséquemment, de l'action publique. Il peut alors apparaître judicieux de s'intéresser plus frontalement aux pratiques émergentes en milieu périurbain, par exemple dans le rapport aux énergies renouvelables ou encore aux mobilités dites alternatives, qui manquent cruellement de ressources urbanistiques et d'outils administratifs permettant d'être plus massivement déployés. La diversité des territoires périurbains, y compris au sein d'une même agglomération telle que Lyon, semble de fait propice à un certain nombre d'expérimentations urbanistiques. Celles-ci évoluant par ailleurs beaucoup plus vite que les compositions sociales des communes, dont la mue s'échelonne sur une ou deux décennies au minimum, ce sont donc ces expérimentations qui définiront les scénarios prospectifs du périurbain à court et moyen termes.

- Xavier de Jarcy et Vincent Remy, « Comment la France est devenue moche », Télérama, 2010 - <https://www.>

telerama.fr/monde/comment-la-france-est-devenue-moche,52457.php

- Eric Chauvier, « Contre Télérama », Édition Allia, 2011 (quatrième de couverture)
- Xavier Molénat, « Le périurbain loin des clichés », Alternatives Economiques, 2017 - <https://www.alternatives-economiques.fr/periurbain-loin-cliches/00076898>
- Éric Charmes, « La ville émietée : essai sur la clubbisation de la vie urbaine », Presses universitaires de France, 2015
- Jean-Laurent Cassely, « Front national : À la recherche du vote barbecue », Slate, 2012 - <http://www.slate.fr/story/56885/vote-barbecue-vote-fn>
- Laurent Chalard (entretien par Benoît Hopquin), « La vie à la "campagne-galère", une lecture géographique du vote Le Pen », Terminus Pavillon, Le Monde, 2012 - <http://sucyembre.blog.lemonde.fr/2012/04/27/une-lecture-geographique-du-vote-le-pen/>



“ On continue à fonctionner par couronnes, mais la réalité n'est pas couronnée. ”

Marc DUMONT est Professeur des Universités en urbanisme¹ à l'Université de Lille. Docteur en géographie urbaine, il a été chercheur à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne, puis huit ans enseignant-chercheur à l'Université Rennes 2. Il est co-rédacteur de la revue internationale de sciences sociales, *EspacesTemps.net*. Spécialiste des politiques urbaines, directeur de recherche pour le PUCA, ses travaux portent également sur le développement territorial et les périphéries urbaines. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages personnels dont, avec Emmanuelle Hellier : « Les nouvelles périphéries urbaines », Presses universitaires de Rennes, 2010.

Ces dernières années, la question périurbaine semble connaître un regain d'actualité dans le débat public. En tant que chercheur sur le sujet, quel regard portez-vous sur cette tendance ?

Il y a plusieurs facteurs explicatifs. En grossissant un peu les choses, on peut dire que 80 % de la population vit aujourd'hui en périphérie. Il faudrait évidemment nuancer, regarder de façon plus précise ce qu'on appelle « périphérie », mais c'est quand même un phénomène majeur : globalement, la population habite massivement en périphérie, et cela à l'échelle mondiale. Il faut désormais se faire à l'idée que l'essentiel de la vie quotidienne se passe en périphérie. D'ailleurs, il est intéressant de voir comment ce thème est récurrent dans la culture populaire, par exemple au cinéma ou dans les séries américaines.

Avec un certain nombre de chercheurs, vous proposez une autre approche du périurbain que celles habituellement usitées, notamment en termes de catégorisation des espaces. Quels sont les typologies que vous proposez ?

Je suis tout à fait conscient de l'intérêt des catégories statistiques de l'INSEE, mais je pense qu'on peut leur ajouter un autre niveau de lecture. C'est le sens de mes travaux, de montrer qu'il y a des systèmes articulatoires plus complexes. Les catégories sur lesquelles on raisonne actuellement –métropole/périurbain/périphérie–, sont certes efficaces, mais elles nécessitent d'être mises à jour. On raisonne encore trop sur une distinction ville/campagne qui n'existe presque plus aujourd'hui.

Le point de départ de cette réflexion, c'est que l'urbain est généralisé aujourd'hui : le monde est sous condition urbaine, pour le meilleur comme pour le pire. Cependant, la distribution de l'offre urbaine, n'est pas similaire partout. Elle est fortement différenciée, et l'opérateur majeur de cette différenciation, c'est la mobilité, ainsi que son accessibilité. On peut donc distinguer trois grands types de situations, conditionnées par le couplage entre la morphologie et la mobilité :

- l'hyperurbain, c'est « la ville à portée de main »
- le suburbain, c'est le territoire « en bord de ville » (même si c'est évidemment un petit peu plus complexe que ça). C'est un espace d'articulation, qui génère un mode de vie articulant à la fois la proximité à l'hyperurbain, mais aussi différents systèmes de mobilité. L'individu suburbain est quelqu'un d'assez réticulaire ; le cœur de l'articulation suburbaine, c'est d'avoir accès à des réseaux de transports en commun tout en se plaçant un peu en retrait.

1. <http://www.marc-dumont.net/>

- enfin, le périurbain, c'est la séparation ; il y a un vrai effet de seuil, de façon subie ou choisie, parce que l'on ne peut plus se loger en ville ou parce qu'on souhaite se passer de la ville dense.

À chaque fois que je dois travailler sur les périphéries, je m'appuie sur cette différenciation-là. Elle est très opératoire. Avec d'autres chercheurs, nous avons réalisé des cartographies basées sur cette structure couplant densité et mobilité. Cela produit des cartes très différentes du schéma radioconcentrique – dont la prégnance chez les acteurs me fascine d'ailleurs toujours autant. On continue à fonctionner par « couronnes », mais nos cartes montrent que la réalité n'est pas « couronnée » (sic), qu'elle est beaucoup plus complexe que ça. On a des personnes qui peuvent habiter à 50 kilomètres de l'hypercentre, et être plus accessibles que des personnes situées à 10 kilomètres...

Il y a donc des situations périphériques multiples, mais qui sont essentiellement déterminées par l'accès aux réseaux de transport en commun. On l'a notamment montré dans nos travaux de recherche sur la mobilité alternative à Rennes et dans d'autres territoires de l'Ouest. Par ailleurs, quand on travaille avec les entreprises, on s'aperçoit qu'elles ont complètement intégré cette catégorisation. J'avais par exemple rencontré un distributeur de matériel informatique, dans le cas d'une enquête auprès des acteurs économiques du territoire rennais, et j'avais été frappé de découvrir qu'après s'être d'abord localisé en hypercentre, il allait à présent relocaliser ses points de retrait dans le suburbain. Le suburbain est donc une catégorie qui résonne pour les acteurs économiques, même s'ils ne l'appellent pas exactement ainsi.

Au-delà de l'articulation avec les systèmes de mobilité, quels sont les autres opérateurs qui peuvent intervenir dans la différenciation des territoires périurbains ?

Au-delà de l'articulation avec les systèmes de mobilité, quels sont les autres opérateurs qui peuvent intervenir dans la différenciation des territoires périurbains ?

Il faut aussi prendre en considération que les dynamiques démographiques des communes, qui peuvent être très différentes d'un espace à l'autre et qu'on oublie souvent dans les débats très généraux sur les territoires. Il y a des territoires qui sont dans des dynamiques de croissance, et d'autres clairement de décroissance. C'est un mot avec lequel les élus locaux ont beaucoup de mal, en particulier dans le périurbain. Je préfère le terme de « recomposition », avec d'un côté un périurbain de croissance (dans l'Ouest), de l'autre un périurbain de recomposition. Dans les agglomérations de Dunkerque ou de Saint-Etienne par exemple, une partie des habitants partent des centre-villes, et vont habiter en périphérie mais en valeur absolue perdent des habitants. À l'échelle du territoire dans son ensemble, ce sont donc des territoires en décroissance, qui perdent des habitants chaque année ; mais à l'échelle de certaines communes en périphérie, on observe des territoires en recomposition. **Ce ne sont pas du tout les mêmes thématiques, et l'approche radioconcentrique ne permet pas forcément d'observer ça finement, tout comme l'englobement sur « le » périurbain.** Elle permet certes d'unifier les solutions, mais on ne peut pas raisonner sur tous les territoires avec un modèle de croissance similaire. On ne peut pas avoir le même logiciel pour aborder la question des périphéries. Et ça ce n'est pas évident : il y a un vrai travail à faire au niveau des représentations.

Intégrer la décroissance est un sujet difficile ! Il y a une superbe démarche qui a été faite par un architecte-urbaniste à Tokyo, qui visait à restructurer l'urbanisation le long des voies de transports densifiées, en raisonnant sur des modèles complètement différents que le modèle radioconcentrique. L'une des propositions était qu'à chaque fois qu'il y avait un décès dans une maison du périurbain isolé, on fermait la maison et on re-localisait les personnes du foyer à proximité des voies de transports. C'était volontairement très prospectif, évidemment, mais cela décrit une tendance générale. À l'échelle du globe, on n'est pas dans la croissance partout. Il y a des « shrinking cities », des villes qui rétrécissent. La Métropole de Lyon est aujourd'hui dans une dynamique de croissance, pour certaines parties. Mais il y a d'autres parties qui sont aussi en déshérence. On ne peut pas aborder ces territoires de façon homogène. Or, c'est précisément le logiciel sur lequel la DATAR a raisonné durant des décennies

dites d'égalité des territoires. En sortir demande de construire des représentations positives de la recomposition.

Vous évoquez la question des représentations. Le tissu périurbain semble pâtir de représentations relativement dépréciées, notamment dans certains débats récents, par exemple sur la question des commerces de périphéries. Comment percevez-vous ces questions ?

Vous évoquez la question des représentations. Le tissu périurbain semble pâtir de représentations relativement dépréciées, notamment dans certains débats récents, par exemple sur la question des commerces de périphéries. Comment percevez-vous ces questions ?

Il faut différencier les représentations, qui sont très fortement véhiculées médiatiquement, et les « réalités du terrain », même si je n'apprécie pas trop ce terme. On observe en effet un décalage, avec une certaine inertie des débats, par exemple sur l'idée que les centres commerciaux capteraient tout le commerce de centre-ville. Mais la réalité est plus nuancée. J'ai eu la chance de participer à une démarche, portée par la DGALN, « L'atelier des territoires »², pour laquelle on a comparé six sites dans l'élaboration de leur projet de territoire, durant un an et demi. Et on est frappés, globalement, de voir comment les choses se révèlent au final très différentes des représentations habituellement véhiculées.

Par exemple, **le rapport aux petites surfaces de périphéries en train de s'inverser. On n'est plus du tout dans l'idée que ce sont des concurrents des centres-bourgs.** On est au contraire dans un discours où l'on cherche à capter de la ressource économique, de la taxe professionnelle, en les attirant sur le territoire, tout en maintenant de façon complémentaire le commerce de centre-bourg. C'est aussi un paradoxe des politiques locales. La complémentarité se pose dans certains territoires, entre moyennes et grandes surfaces de périphéries, et petits commerces de centre-bourg. Aujourd'hui, la défense des commerces de centre-ville, masque souvent la défense d'un type de commerce qui a vécu ; c'est un commerce qui fonctionnait sur un modèle des années 70-80, mais pas adapté aux modes de vie contemporains.

Vous avez par ailleurs travaillé sur la question des mobilités alternatives, et notamment leur développement potentiel dans le milieu périurbain. Quels enseignements en tirez-vous ?

Clairement, dans le périurbain, la mobilité alternative n'est pas une mobilité de substitution, mais une mobilité de complément. Certes, on utilise les pédibus et le covoiturage, mais rarement davantage pour les déplacements de proximité. En revanche, cette réflexion sur les alternatives à l'automobile nécessite systématiquement d'être couplée à une réflexion sur les services, les nouvelles polarités périphériques qui peuvent émerger et qui ne sont pas nécessairement celles de la ville-centre. Ce qu'on a observé, c'est que les institutions ont tout intérêt à ne pas travailler dans leur coin, et qu'il faut qu'elles s'associent quasi-systématiquement avec des acteurs économiques. Les principaux sites de covoiturage sont rarement des sites institutionnels, d'ailleurs...

Il y en a qui ont bien compris cela : je pense en particulier aux propriétaires de petites et moyennes surfaces en périphérie (Intermarché, Super U, etc.). **Leurs parkings sont des « zones d'accroche » dans lesquelles les mobilités alternatives prennent plutôt bien.** Ce sont des lieux où les espaces covoiturage se posent, et dans le même temps il y a une vie autour. Cela soulève un paradoxe : le parking n'est pas forcément un espace très apprécié par les élus des communes périurbaines, et pourtant il y a un vrai potentiel là-dessus. On le voit à chaque fois dans nos travaux : les lieux les plus performants en termes de mobilité alternative ne sont pas ceux qui ont été pensés uniquement pour le covoiturage, mais ceux qui ont été pensés dans une logique hybride, accueillant des commerces, des offres de services, etc. Cela commence à se développer dans certaines métropoles. Il y a beaucoup d'attentes pour des services de type crèches ou autres, ou de services de coworking qui permettent le report

2. <http://www.atelier-territoires.com/>

modal, par exemple. La structuration des mobilités alternatives ne peut se faire de façon décisive qu'à partir du moment où il y a cette stratégie.

Le deuxième point, c'est la manière dont ces questions sont abordées au sein même de ces entreprises, notamment vis-à-vis de leurs employés. Ces entreprises ont de plus en plus besoin de zones d'activités qui ne soient pas des « zones », justement ; des espaces qui soient de vrais « territoires d'urbanités », avec l'implantation de crèches, de lieux pour se distraire, pour déjeuner, etc. Le bien-être des employés, pour ces entreprises situées dans les zones d'activité, passe nécessairement par une diversification. Jusqu'à récemment, le modèle de ces entreprises était de s'installer sur un territoire accessible, pour capter les flux de manière « efficace ». Aujourd'hui, l'objectif est aussi de proposer des aménités, un environnement, parce qu'il y a des exigences croissantes de la part des employés. Et cela a un sens pour l'entreprise : par exemple, de ne voir les salariés partir à 17h parce qu'ils ont des enfants à aller chercher, ou qu'ils puissent se retrouver en dehors de l'entreprise parce que ça dope la productivité, etc. Le modèle de l'entreprise a profondément évolué.

Et on le voit, les collectivités sont sensibles à ces approches. Pas toujours familiarisées - ça dépend des élus, des générations, etc. -, mais elles y sont sensibles. D'abord, elles ne raisonnent plus forcément sur une concurrence frontale entre centre-bourg et zone commerciale de périphérie. Et surtout, la zone n'est plus une « zone » : elle tend à se diversifier, à se renouveler. Et on observe chez les élus une vraie attente pour faire émerger des réflexions sur ces sujets, à l'échelle à la fois inter- et intra-territoriale

De même, vous avez travaillé sur la question de l'alimentation, et des circuits alimentaires en milieu périurbain. Il s'agit d'un sujet très prospectif : quelles sont les tendances que vous avez identifiées ?

Au moment de la Libération, les historiens disent avec raison qu'il y a eu un renouveau de De même, vous avez travaillé sur la question de l'alimentation, et des circuits alimentaires en milieu périurbain. Il s'agit d'un sujet très prospectif : quelles sont les tendances que vous avez identifiées ?

Historiquement, on a beaucoup raisonné de façon sectorielle dans les périphéries : agriculture/monde agricole/surface des exploitations/relocalisation des exploitations/etc. Les travaux montrent qu'il faut sortir de la dimension strictement productive de l'agriculture, et reporter cela dans un schéma plus général autour de l'alimentation, de relation au territoire ; bref, d'avoir une approche en termes de « métabolisme territorial ». Ce sont des approches qui sont très pertinentes et fécondes aujourd'hui. **L'approche par le métabolisme territorial est décisive : elle nécessite de tenir ensemble dans un système plusieurs questions : la question économique, la question agricole, la question du commerce, la question de l'alimentation, et la question de la mobilité.** Dans certains territoires, comme en Loire-Atlantique, où un des premiers contrats de réciprocité devrait être mis en place autour de l'alimentation, on voit émerger une volonté de reconnaître la part contributive du périurbain à l'alimentation urbaine, en explorant des voies de réintroduction d'une certaine forme d'économie circulaire à l'échelle métropolitaine.

On a un programme de recherche dans les Hauts de France, où l'on pose la question sous l'angle des systèmes urbains alimentaires durables, avec une entrée par les filières, qui vise à comprendre comment construire la durabilité urbaine à l'échelle métropolitaine. Il y a des gens très intéressants qui travaillent là-dessus, comme Catherine Darrot³ qui a fait des schémas prospectifs d'autonomie alimentaire sur le bassin rennais, avec des étudiants. Mais c'est encore émergent, et la recherche n'est pas encore totalement solide sur ces questions.

Autre enjeu fort pour les territoires périurbains, la question de l'habitat et de la transition énergétique des ménages se pose de plus en plus. Quels sont les signaux prospectifs que vous avez observés ?

3. Maître de conférences en sociologie rurale, Agrocampus Ouest - Site de Rennes

Il y a une vraie réflexion qui est menée aujourd'hui sur la mutualisation des équipements, mais aussi le recyclage (« l'upcycling »). Ce sont les deux maître-mots qui peuvent avoir du sens dans le périurbain. Le périurbain a atteint une certaine forme de maturité, mais dans le même temps se renouvelle. On voit une tendance avec ce qu'on appelle le « landscape urbanism », qui postule l'idée qu'il y a des ressources latentes sur le territoire, désactivées par le cycle industriel du capitalisme et qu'il faut activer ces ressources-là plutôt que d'aller chercher à implanter des choses nouvelles ; autrement dit, qu'il faut maximiser le potentiel existant déjà sur place. C'est une vraie tendance, sur le plan prospectif. On l'observe, par exemple à Nozay (Essonne), qui a lancé une consultation « Réinventer Nozay », pour laquelle ils sont allés chercher les potentiels fonciers disponibles dans les communes de périphéries, afin de développer des projets d'habitat intelligent et adaptés aux modes de vies périurbains. Il y a vraiment un vecteur de production de valeur autour de l'habitat, à travers l'upcycling et la mutualisation d'équipements - une question importante aussi dans le cadre de la coopération inter-communale.

Plus largement, on observe dans un certain nombre de territoires périphériques un réinvestissement de nouveaux types de ressources, qui s'éloignent de la manière dont on concevait jusqu'alors le périurbain –c'est-à-dire principalement autour d'une vocation résidentielle, et donc d'une économie essentiellement présente. L'idée sous-jacente, c'est que le périurbain pourrait être aussi contributeur, en matière d'énergie par exemple. Il y a des forêts, qui peuvent constituer des puits de carbone pour les métropoles voisines, avec l'idée de potentiellement monétiser la capacité de certaines périphéries à jouer un rôle en termes d'énergies renouvelables, de dépollution, etc. De même pour la question de l'eau, aussi ! Attention toutefois, on est là sur des considérations purement prospectives, mais c'est un signal à prendre en compte. ■



“ Le périurbain, il est là, et il faut faire avec. ”

Rodolphe DODIER est professeur de géographie à l'université d'Aix-Marseille, et chercheur au sein du laboratoire Temps, Espaces, Langages, Europe Méridionale, Méditerranée¹ (TELEMME). Ses principaux sujets de recherche portent sur les espaces périurbains, en se focalisant sur les modes d'habiter, les trajectoires socio-résidentielles, la mobilité au quotidien mais aussi les mutations de ces territoires : nouvelles pratiques de mobilité, de consommation énergétique, de relations sociales, etc. Il est l'auteur de nombreux ouvrages sur le sujet, parmi lesquels : « Habiter les espaces périurbains », Presses universitaires de Rennes, 2012².

Vous avez abondamment étudié les modes de vie dans les milieux périurbains, et plus particulièrement les pratiques de déplacement. Quels sont les principaux enseignements de vos travaux ?

Le principal aspect que nous avons réussi à démontrer sur l'Ouest de la France³, avec Laurent Cailly, François Madoré et Arnaud Gasnier, c'est la très grande diversité des modes d'habiter dans l'espace périurbain, entre repli sur le logement, insertion villageoise ou pratiques à l'échelle métropolitaine. C'est une certaine manière de rompre avec l'unicité du périurbain, ce qu'avait déjà démontré Martine Berger⁴. **Il s'agissait pour nous d'observer la diversité à la fois sociale et des manières de faire des périurbains.** Nous avons démontré qu'il y a d'autres manières de vivre le périurbain que le « Pack Périurbain », tel que l'avait auparavant baptisé Laurent Cailly⁵, dans lequel l'utilisation de l'automobile est vraiment au cœur du quotidien, avec des boucles programmées. Nous avons également pu observer une émergence, ou plutôt une réémergence, du covoiturage dans les espaces de proximité, notamment autour des activités des enfants. Nous avons également remarqué une utilisation plus importante de la marche à pied et du vélo, de façon très locale, notamment pour les populations un peu « captives », les jeunes enfants ou les mères de famille par exemple.

Dans nos travaux plus récents, on a constaté que ces nouvelles manières d'être mobiles touchaient aussi les mobilités domicile-travail, qui jusqu'à présent étaient très peu impactées. À force d'en parler, le covoiturage commence effectivement à progresser légèrement, à des fins professionnelles mais aussi pour aller dans la grande ville (pour faire ses courses, pratiquer des loisirs ou autres). La pratique du vélo se développe aussi mais est toutefois très disparate selon les territoires. Nous avons travaillé sur Tours, Grenoble et Aix-en-Provence⁶. Il n'y avait pas du tout de développement de la pratique du vélo autour d'Aix, ou très peu, alors qu'on a une population plutôt jeune, avec beaucoup d'étudiants en particulier. Mais les conditions matérielles de la circulation (insécurité routière, absence de cohé-

1. http://telemme.mmsh.univ-aix.fr/membres/Rodolphe_Dodier

2. Eléments biographiques via Métropolitiques - https://www.metropolitiques.eu/_Dodier-Rodolphe_.html

3. Dodier R., 2012, avec la collaboration de Cailly L., Gasnier A. ET Madoré F. : « Habiter les espaces périurbains », Presses Universitaires de Rennes, 219 p.

4. Berger M., 2004, « Les périurbains de Paris, de la ville dense à la métropole éclatée ? », Éditions du CNRS, 317 p. ainsi que Claire Aragau, Martine Berger, Lionel Rougé, « Du périurbain aux périurbains. Diversification sociale et générationnelle dans l'ouest francilien », in « Pouvoirs Locaux : les cahiers de la décentralisation », 2011 - <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00773344>

5. Cailly L., 2008, Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement urbain, EspacesTemps.net, - <http://espacestemp.net/document5093.html>

6. Cailly L., Fourny M.C., Chardonnel S., Bailleul H., Dodier R., Feildel B., Louargant S. (2013) : « Lorsque la mobilité territorialise », Espaces-Temps.net, 13.05.2013, - <http://www.espacestemp.net/articles/lorsque-la-mobilite-territorialise/>

rence des aménagements), font que le vélo est très peu présent. En revanche, à Grenoble, la municipalité est très volontariste et ça marche même là où on ne l'attend pas. J'ai en tête un entretien assez extraordinaire d'ailleurs : la personne interrogée allait au travail en vélo, alors qu'elle habite sur les pentes du Massif de Belledonne. Elle argumentait en disant qu'elle fait du sport et que, plutôt que de faire une sortie spécifique juste après, elle fait son sport en même temps qu'en allant et revenant du travail. À Tours, la municipalité joue beaucoup moins, même si il y a des choses qui sont faites, et pourtant le vélo se développe assez fortement y compris dans des espaces périurbains qui peuvent être assez lointains.

Ces observations deviennent des outils sur lesquels on peut s'appuyer pour réfléchir sur les tendances à l'œuvre dans les espaces périurbains. Pour l'instant, ces dynamiques sont encore assez marginales du point de vue quantitatif, mais c'est tendanciel. On a vraiment l'impression, notamment dans les jeunes générations, que c'est de plus en plus pris en compte, même si l'arrivée d'enfants est souvent ce qui pousse à garder la voiture au final. Plus généralement, on ne vit plus la mobilité comme un entre-deux, entre vie professionnelle et vie familiale, mais bien comme un moment qui peut aussi être un moment de vie familiale (par exemple pour les mamans-taxis). **Pour d'autres personnes, le temps de la mobilité peut aussi devenir un moment plus professionnel, quand on travaille dans le train par exemple. Si on doit passer une demi-heure de plus dans les transports, parce que le transport collectif n'est pas très efficace dans ces territoires, alors on va mettre ce temps à profit pour consommer, se divertir, avoir du temps à soi.** On ne réagit plus à la mobilité de la même façon qu'avant, c'est un élément important.

Comment la compréhension de ces tendances et de ces dynamiques peut-elle aider les collectivités et les acteurs locaux, lorsqu'ils travaillent sur les territoires périurbains ? Comment vos observations peuvent-elles s'intégrer dans des programmes opérationnels ?

Le premier élément, c'est d'arriver à comprendre comment fonctionne précisément le tissu périurbain, à l'endroit où veut faire un projet. Il y a beaucoup de diversité et les problématiques ne vont pas du tout être les mêmes selon les territoires. On va par exemple avoir telle commune qui fonctionne comme un « club », au sens que lui donne Eric Charmes⁷. Dans ces clubs, il faut amener de la diversité sociale, il faut arriver à faire de ces espaces des morceaux de ville, à les relier au centre urbain. Les centres d'autres communes périurbaines ont des problématiques complètement différentes : on va surtout avoir du vieux bâti, de l'habitat presque indigne. On sait lutter contre cela, mais finalement, on ne se saisit pas encore très bien de ces politiques, du moins dans le Sud de la France. Les communes périurbaines ont tendance à être un peu désarmées face aux problèmes de logement ou alors que c'est une problématique qui peut être importante dans certains territoires. Enfin, on va aussi trouver, dans le périurbain assez lointain, des enjeux liés aux difficultés de mobilité, d'accès à la ville, voire de surendettement lié à l'investissement dans le logement. Comme ces habitants sont loin de la ville, ils consomment beaucoup d'essence, et souvent la femme renonce au travail et vit une forme d'enfermement. On a donc des captifs au sens de Lionel Rougé⁸, très majoritairement des captives.

Il faut vraiment être prêt à faire une analyse assez fine des territoires pour arriver à trouver ce qui pose le plus problème localement. En matière de mobilité, il faut à la fois initier et accompagner les initiatives qui viennent du bas. Souvent, ce sont les gens eux-mêmes qui se posent des questions sur leur mobilité, par exemple parce qu'ils ont du mal financièrement, ou parce que ça finit par leur poser problème sur le plan éthique et environnemental. On ne peut pas séparer les deux aspects : les gens ne raisonnent pas en se disant « *d'un côté j'ai l'éthique, et de l'autre l'économique* ». Les deux fonctionnent en même temps. Au final, ça les amène à s'interroger : « *Comment je fais pour pouvoir me déplacer à moindre coût et en étant*

7. Eric Charmes, « La ville émiettée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine », Presses universitaires de France, 2011

8. Lionel Rougé, « Les "captifs" du périurbain : Voyage chez les ménages modestes installés en lointaine périphérie », in G. Capron, H. Guetat, G. Cortes, « Liens et lieux de la mobilité », 2005

moins polluant ? ». À ce moment-là, dans telle ou telle commune, on va alors voir une dynamique prendre forme, par exemple en faveur de cheminements piétons et vélos à l'intérieur du bourg, ou entre les lotissements. Dans d'autres cas, la proximité entre les bourgs permet de générer des mutualisations, afin que les équipements d'une commune soient disponibles pour les autres aussi.

Par ailleurs, on peut inciter au covoiturage en repérant mieux les parkings de covoiturage « opportunistes ». Un exemple : au sud de Pertuis, à la limite entre Vaucluse et Bouches-du-Rhône, on avait un parking « sauvage » qui débordait petit à petit dans le champ voisin. Finalement les pouvoirs publics - ça a été un peu long et complexe à monter - ont fait un premier parking de covoiturage et en l'espace d'un mois il était saturé. Donc, ils l'ont agrandi, ils ont mis en place un arrêt de car sur la ligne qui va vers Aix-en-Provence, et en trois mois c'était de nouveau saturé ! Actuellement, on entre dans une troisième phase, avec la fermeture idiote de la gare SNCF par la Région PACA, et il est à nouveau complètement saturé. Tout simplement, c'est le lieu parfait parce qu'il y a un rond-point d'entrée d'autoroute à proximité immédiate, bien plus que la gare SNCF pourtant fraîchement réaménagée par les collectivités locales, qui est un peu excentrée par rapport au centre, donc il fallait quand même prendre la voiture pour s'y rendre. Quitte à prendre la voiture, autant aller sur le parking de covoiturage, y compris pour prendre le transport en commun qui est désormais assez efficace - tous les 15 minutes aux heures de pointe entre Pertuis et Aix. Il y a des transformations que les élus locaux proches du terrain peuvent voir, s'ils se mettent dans une posture d'écoute. Je crois davantage à une multiplicité de petites initiatives qu'à un grand plan général, même si les deux ne sont pas contradictoires. Mais je pense que ça marchera mieux sous cette forme ascendante que de façon descendante, en disant « Il faut absolument que l'on développe le covoiturage ».

Vous mentionnez justement les gares, que l'on évoque régulièrement comme un « point d'appui » pour développer les mobilités alternatives en milieu périurbain. De même, certains acteurs privés (tels que les grandes surface, cf. notre entretien avec Marc Dumont) peuvent aussi jouer ce même rôle. Quel regard portez-vous sur la question ?

Dans le sud de la France, au contraire de l'Ouest, la Région et la SNCF jouent assez peu le rôle de « chef de file » de la compétence transport comme le démontre la fermeture « provisoire » pour plusieurs années de la gare de Pertuis. Autre exemple, les parkings pour vélo ne sont pas franchement très pratiques, c'est assez grillagé et plus anxigène qu'autre chose, et mettre son vélo dans les cars est parfois problématique. Par contre, le fait que les acteurs privés, notamment du commerce et du service, soient conscients que ces nouvelles pratiques se développent, ça se voit : on a de nouvelles surfaces commerciales le long d'axes, avec des parkings où on accède sans souci et sur lesquels il y a manifestement des pratiques de covoiturage. C'est aussi une manière de capter une clientèle plutôt quotidienne et régulière. Ces acteurs privés commencent à se poser des questions de ce point de vue et viennent conforter des pratiques inventés par des gens ordinaires. C'est une tendance qu'on observe clairement. Le secteur privé peut aussi avoir un rôle à jouer par rapport aux outils existants qui sont souvent sous-employés. Actuellement, dans le Sud de la France, il y a peu de très grosses entreprises qui ont des Plans de Déplacement (PDE) intéressants. En termes de politiques publiques, il faudrait une incitation assez forte auprès de ces acteurs privés, y compris auprès des moyennes et petites entreprises. Il y a de la place pour faire du conseil, de l'aide. Souvent, les petites entreprises sont très bien ancrées localement, notamment dans la première couronne périurbaine. Si elles sont solides et si on veut les maintenir, on peut se demander : « *Quels sont les problèmes qu'ont vos salariés pour se loger, pour se déplacer ?* ». Avoir une réponse un peu cohérente par les politiques publiques locales - j'insiste bien sur cette échelle de la commune ou de l'intercommunalité -, ça permet d'avoir un contact vraiment direct avec les acteurs privés du territoire.

On observe, depuis quelques années, une certaine représentation assez négative du périurbain dans le débat. Comment l'expliquez ? Cela vous semble-t-il correspondre à ce que vous observez sur le terrain ?

Il y a effectivement un décalage important entre la réalité de ce qui se passe dans l'espace périurbain, et l'image qu'en donne les médias. Laurent Cailly avait fait une très belle analyse d'un numéro de Télérâma sur la « France moche »⁹. Il y a aussi le débat sur le supposé « vote Front National » des périurbains qui est aussi très présent (mais seulement à plus de 35 km des villes...). Sur ce dernier point, quand vous faites une comparaison entre l'Ouest et le Sud de la France, vous constatez que les différenciations inter-régionales sont bien plus fortes que les différenciations locales. Michel Bussi avait montré dans les années 2000 que l'écart s'expliquait essentiellement par les effets de composition sociale et assez peu par un pur effet territorial (1 ou 2 points). Je me suis toujours demandé si la situation actuelle, un peu plus nette, n'était pas une prophétie autoréalisatrice...

Effectivement, **« le » périurbain est un problème : personne ne l'a conçu, ce n'est pas un projet urbanistique, ce n'est pas un projet politique volontariste**. Le développement des espaces périurbains est arrivé parce qu'on a eu des politiques d'aide à la pierre sans avoir l'offre foncière nécessaire dans la continuité des villes denses et compactes. Le périurbain n'a pas été planifié, c'est quelque chose qui est arrivé comme une conséquence d'autres décisions. Pourtant, le périurbain, aujourd'hui, il est là et il faut faire avec. Donc, il vaut mieux le comprendre, pour réfléchir, et faire en sorte que les gens vivent correctement, sans pour autant continuer à le développer de façon importante. Il faut effectivement essayer de refaire la ville sur la ville pour limiter le développement des espaces périurbains, mais cela se joue avant tout dans la ville. Finalement, au lieu de poser le débat de cette façon, on a souvent rejeté la faute de l'existence du périurbain sur ses habitants, ceux qui y allait, en disant que c'était une volonté de « se mettre en dehors de la ville ». Le géographe Jacques Lévy a été assez sévère de ce point de vue. Dans les faits, ce n'est pas du tout le cas, sauf pour une minorité. Il existe de l'urbanophobie dans les espaces périurbains, certes, mais pas plus qu'ailleurs.

Avec tout ça, les habitants du périurbain se sont sentis eux-mêmes agressés. Ils avaient l'impression d'être montrés du doigt comme étant les seuls responsables de la pollution, de la congestion urbaine, de l'extension urbaine... Alors que chacun, et c'est légitime, essaie seulement de vivre sa vie normalement. D'ailleurs, c'est souvent un projet plutôt positif d'aller s'installer dans l'espace périurbain, de faire construire sa maison, pour héberger sa famille. Ce sont des valeurs qui sont assez présentes et qui sont plutôt vécues de façon positive. Les jeunes qui quittent le périurbain nous disent souvent, après coup : « *J'étais quand même heureux même si c'était un peu difficile en étant ado* ». C'est aussi quelque chose dont il faut tenir compte. On a tellement insisté sur la responsabilité des périurbains qu'il y a une partie de la réaction qui est un peu populiste, forcément : « *Pour moi c'est difficile financièrement parce que j'ai pris pour trente ans de prêt et en plus on va me dire que je suis responsable de tous les maux de la ville ?* »

Je pense qu'il faut casser cette spirale négative en disant que l'espace périurbain, il est là, il existe et qu'il faut justement que les politiques publiques investissent cet espace, qu'elles accompagnent ce développement. On souffre d'un déficit de service public dans ces territoires : on est loin de l'hôpital, des structures d'enseignements, etc. Il y a de petits pôles de proximité qui se créent, qui se renforcent, qui remettent de l'urbanité dans ces espaces périurbains et il faut les conforter. Et une fois qu'on aura montré qu'on fait quelque chose, qu'on agit, les habitants vont pouvoir constater qu'ils ne sont pas laissés pour compte, que la puissance publique s'intéresse à eux. C'est un élément déterminant.

Dans les travaux que j'ai mené avec la région Pays de la Loire, c'était un peu leur idée. Ils essayaient de faire passer le message que ce ne sont pas les gens qui sont responsables de la situation, que la puissance publique a aussi sa part de responsabilité puisqu'elle a laissé faire. Ce sont les collectivités territoriales qui ont donné les permis de construire ! Les gens

9. https://www.lemonde.fr/election-presidentielle-2012/article/2012/02/28/dans-la-france-peri-urbaine-le-survote-pour-le-fn-exprime-une-colere-sourde_1649247_1471069.html

n'ont rien fait d'illégal. **Les politiques nationales d'aide à la pierre ou le prêt à taux zéro, les aménagements routiers, ont beaucoup incité à tout ça.** Et puis, surtout, ce n'est pas si facile que ça de vivre dans le périurbain. On le voit dans les entretiens : si on leur avait proposé ou permis de vivre plus près du centre leur réponse aurait presque toujours été positive, notamment pour des gens qui habitent dans du périurbain assez lointain principalement en raison du coût du foncier.

J'en profite pour rappeler que tout cela s'inscrit dans le contexte d'un débat plus large, dans lequel les urbanistes ont postulé que la ville dense et compacte était la seule solution durable à l'urbanisation, ce qui est discutable aussi. Il y a 30 ans déjà, Vincent Fouchier¹⁰ avait montré qu'on avait les mêmes densités entre un grand immeuble avec un peu d'espace vert, des petites barres avec un petit peu moins d'espace vert, ou un lotissement dense avec des parcelles de tailles réduites. En d'autres termes, il a montré qu'on pouvait aussi faire du lotissement qui ne consommait pas plus de foncier que du logement collectif. **Or, dans le contexte métropolitain actuel, c'est ce que cherchent une certaine partie des gens et ce n'est pas forcément pour se mettre en dehors de la société. C'est peut-être pour contrôler un peu mieux leur environnement immédiat, pas de façon négative mais de façon positive, une manière de dire « Je veux vivre bien ». Je pense que c'est légitime à entendre, aussi.**

Le coût d'une automobile étant de plus en plus élevé, les questions de mobilités nous amènent à celle de la précarité. Plusieurs travaux s'interrogent sur la précarisation progressive d'une certaine partie du périurbain. Est-ce une tendance que vous avez rencontrée lors de vos terrains ?

C'est une réalité évidente, mais je ne suis pas sûr qu'il y ait une tendance très claire à la précarisation. Quand j'étais dans l'Ouest de la France, j'ai rencontré des ménages précaires dans plusieurs endroits du tissu périurbain. En première couronne, je les trouvais plutôt dans les espaces de centres-bourgs, notamment parce que les logements sont constitués de petites maisons très anciennes qu'on pouvait acquérir à très bas prix et qu'on pouvait ensuite rénover soi-même. À La Bazoge, dans la Sarthe, j'avais rencontré pas mal de gens qui étaient souvent intérimaires ou qui travaillaient sur les chantiers et qui, entre deux périodes d'activité, retapaient leur maison et vivaient dans leur chantier, notamment parce qu'ils n'avaient pas accès aux prêts car ils étaient dans des situations précaires. Dix ans après, ils s'étaient souvent stabilisés et avaient fondé une famille (au départ c'était souvent une personne seule ou un couple sans enfant). En quelque sorte, cette installation avait été un préalable à une autre opération immobilière, toujours dans l'espace périurbain. Il y avait donc une espèce de *turn-over* sur ces petites maisons de centre-bourg. Toutefois, parce qu'elles devenaient de mieux en mieux rénovées et donc un peu plus chères, ce n'était pas forcément des ménages très précaires qui pouvaient arriver ensuite.

Le deuxième endroit dans lequel je les avais repérés, c'est effectivement dans ce que j'appelle le périurbain lointain, c'est à dire des espaces qui sont vraiment enclavés, en termes d'accès automobile, de temps de trajet, de mauvaise qualité des routes, etc. Ce sont des gens qui sont arrivés là parce que le coût du terrain était vraiment plus faible qu'en première couronne –l'écart va souvent de 1 à 10–, et qu'ils étaient en grande difficulté financière, aux limites du surendettement.

Actuellement, on a effectivement l'impression qu'avec l'augmentation des situations précaires en général, les situations se concentrent dans ce type d'espaces périurbains lointains, contrairement aux centres-bourgs des premières couronnes. Mais Lionel Rougé a aussi montré, en retournant voir ses « captifs du périurbain » dix ans après ses premiers travaux, qu'il y en a plein qu'il ne retrouvait pas... Tout simplement parce que, quand ça va mal financièrement, le couple finit par éclater. Il y a des divorces, comme partout ailleurs. Et quand c'est la fin de la cellule familiale, c'est souvent la fin du projet périurbain, donc il y a un retour en ville. C'est d'ailleurs assez brutal pour des femmes seules avec enfants. Très souvent, elles retournent

10. « Des fortes densités urbaines : les villes nouvelles dans l'espace métropolitain », par Vincent Fouchier, 1997, Thèse de doctorat en urbanisme, Paris 8.

en ville et parfois même dans le logement social à ce moment-là, alors qu'elles sont dans une période de grande fragilité.

Il y a une autre trajectoire, avec des gens qui arrivent à s'ancrer localement, à comprendre comment ça « fonctionne ». Ce sont souvent des personnes qui sont très « urbaines » dans leurs modes de relations et leurs recherches de services, et qui au départ ne comprennent pas forcément comment s'organisent les choses en périurbain. Par exemple, dans l'espace périurbain, pour faire garder ses enfants, il faut plutôt chercher une assistante maternelle qu'une crèche ; ce sont des choses comme ça. Bref, ces ménages-là ont progressivement réussi à acquérir les « manières de faire ». Par exemple, à un moment donné la femme a arrêté de travailler, ou elle a fait elle-même l'assistante maternelle. Ça s'est bien passé, donc finalement ils sont restés sur place. C'est une trajectoire d'ancrage plutôt positive. Évidemment, leur situation financière reste délicate, mais tant que le projet familial résiste à ces difficultés, ils arrivent à rester sur le fil, en équilibre. Les espaces périurbains permettent aussi de trouver des formes de solidarité locales : la commune va aider, les enfants vont être pris en charge, le club de foot ne va pas faire payer l'adhésion, etc. En résumé, il y a plus de précarité parce que le nombre de précaires augmente mais, dans le même temps, je ne suis pas sûr que les territoires concernés deviennent toujours plus problématiques. Certes, il existe des difficultés. Je pense à des communes du Nord-Ouest du Var : les élus sont très conscients du fait qu'ils ont un tiers des personnes qui sont dans des situations difficiles... mais ils ont donc aussi deux-tiers des ménages qui vont plutôt bien. En termes d'effets territoriaux, ce n'est pas la même chose que certaines zones d'habitat social qui sont devenues depuis très longtemps des poches de grande pauvreté, avec des taux de chômage qui dépassent les 40 %. Si on fait une sorte de graduation, de comparaison entre les deux types de territoires, la concentration de problèmes sociaux reste bien plus importante dans ces zones d'habitat social. Toutefois, il faut rester très vigilant au devenir de ces couronnes périurbaines lointaines. ■



“ On a parfois une vision un peu ethno-centrée du cadre périurbain. ”

Anne LAMBERT est sociologue, chargée de recherche à l'Institut National d'Études Démographiques¹ (INED), où elle est co-responsable de l'unité Mobilité Logement Entourage (UR6) ; elle est par ailleurs chercheuse associée au Centre Maurice Halbwachs (unité mixte du CNRS, de l'EHESS et de l'ENS), et enseigne la sociologie urbaine à Sciences Po Paris. Ses principaux sujets de recherche portent sur les inégalités sociales liées aux politiques de logement (accession à la propriété, logement social), ainsi que sur les travailleurs en grande mobilité (hôtesse, stewards, pilotes). Elle est aussi notamment l'auteure de plusieurs ouvrages, dont notamment : « Tous propriétaires ! L'envers du décor pavillonnaire », Seuil, 2015².

Le périurbain semble aujourd'hui pâtir d'une image relativement dépréciée, contrairement à un certain « âge d'or » du pavillonnaire après-guerre. Comment l'expliquez-vous ?

Le tissu pavillonnaire a longtemps été perçu comme un lieu résidentiel attractif, situé à proximité des grandes villes mais néanmoins à la campagne. Le périurbain était perçu comme une étape sur le chemin de l'ascension résidentielle et sociale. Mais on a progressivement changé de paradigme. Dans les années 80, il y a eu un « trou » de la recherche sur le développement périurbain parce qu'on s'intéressait à d'autres choses à ce moment-là. Et depuis les années 2000 c'est l'inverse : le périurbain est un peu devenu la « bête noire », le territoire qui pose problème, déqualifié, qui vote FN, etc. On a une complète inversion d'image. Les territoires périurbains paraissent moins dynamiques. Ils sont assimilés, en quelque sorte, à des territoires relégués. C'est un débat qui est d'ailleurs très idéologique, très politique.

Il faut rappeler que le périurbain, c'est d'abord une catégorie statistique de l'INSEE qui répond à une définition très précise en termes de taux d'emploi, de distance au centre, etc. Selon ces critères, c'est quand même à peu près un quart de la population française qui y réside. Cela fait du monde, si on regarde en stock ! Les approches locales sont importantes aussi. Il y a des périurbains qui sont tout à fait aisés, qui s'en sortent bien, et puis il y a effectivement des dynamiques plus larges de déqualification et/ou de paupérisation. Cela reste moins visible parce que c'est plus isolé. Mais il y a donc une précaution à prendre quand on s'intéresse au périurbain : de quoi parle-t-on ? quel territoire et quelle population désigne-t-on avec le mot « périurbain » ?

Vous avez mené plusieurs études de terrain auprès des populations vivant en milieu périurbain. Quels en sont les principaux enseignements ?

La première chose à envisager, c'est la diversité de ces territoires-là : il n'y a pas « un » périurbain, mais bien « des » périurbains. Et cela vaut aussi pour les ménages périurbains : il y a des populations locales qui sont là de longue date, et puis il y a des mobilités entrantes et sortantes – j'ai surtout travaillé sur les populations entrantes : qui sont les nouveaux ? Qu'est-ce qui fait qu'on s'installe dans le périurbain ? Comment se retrouve-t-on dans ces territoires ? Est-ce dû à des effets de proximité ? à des contraintes budgétaires ? à des effets de saturation du parc HLM ou locatif dans les grandes agglomérations voisines ? Sont-ce des effets d'orientation par les filières de logements et de crédit ? etc.

1. <https://www.ined.fr/fr/recherche/chercheurs/lambert+anne>

2. Éléments biographiques via Métropolitiques : https://www.metropolitiques.eu/_Lambert-Anne_.html

Deux tendances sont ressorties de ces travaux. La première, c'est que ces territoires constituent les lieux privilégiés de l'accès à la propriété des ménages modestes, ouvriers et surtout employés peu ou pas qualifiés des grandes agglomérations, qui travaillent dans les centres commerciaux de banlieue, dans les grandes surfaces, dans les centres logistiques, les centres pénitentiaires... Bref, une partie des emplois de service non qualifiés s'installent là. Et s'ils s'installent là, ce n'est pas seulement parce qu'ils rêvent de devenir propriétaires, mais parce que le relogement dans les secteurs qualifiés du parc HLM est bouché. Par exemple, vous habitez Vaulx-en-Velin ou Clichy-sous-Bois, et vous voulez aller dans un segment du parc HLM plus qualifié : eh bien il y a une liste d'attente très longue, donc les gens essayent ailleurs. C'est important de comprendre ce discours aussi. Ce n'est pas une histoire de fuite ! Il y a des ménages qui disent : *« Si je pouvais être dans un HLM en France, je serais bien, mais je ne peux pas, il y a trop de liste d'attente ou le loyer que l'on me demande en ville est trop élevé, donc c'est aussi avantageux pour moi de partir en accession »*. L'accès à la propriété apparaît ainsi comme une réponse individuelle à la crise du logement. C'est donc la première tendance identifiée : l'accès à la propriété de ménages qui disposent de prêts aidés et qui viennent non pas par fuite des quartiers, mais par difficulté de relogement dans d'autres filiales dans les grandes agglomérations.

La deuxième tendance, qui a d'ailleurs été sous-estimée, c'est qu'une part importante de ces accédants est issue de l'immigration, et ce n'est pas seulement des secondes générations. Ce ne sont pas les enfants d'immigrés issus de la décolonisation des années 60. Ce sont aussi des primo-migrants qui sont arrivés en France il y a 10 ou 15 ans. Ils ne sont pas pauvres, ils ne sont pas précaires, ils ont des petits moyens et ils cherchent à acheter par des filières privées du logement pour éviter les files d'attente et la discrimination dans le recrutement du parc public de logement. Ils achètent donc dans un marché où il y a moins de barrières à l'entrée. Quand vous achetez sur plan ou dans le neuf, ce n'est pas comme acheter dans l'ancien ; il n'y a pas la liste d'attente du parc HLM. C'est donc la deuxième tendance : une part importante des entrants sont des ménages originaires d'Afrique subsaharienne, du Maghreb, de Turquie ou de l'immigration asiatique, etc. C'est important, car cela signifie qu'il n'y a pas que des flux d'entrants de français d'origine française.

Ces deux tendances amènent à réfléchir sur ce que l'on sait de ces territoires périurbains, à se demander pour quels publics on bâtit. D'ailleurs, ces gens-là ne parlent pas de « périurbain ». Ce qui m'avait frappé, c'est qu'ils ne valorisent pas « la campagne ». Ce ne sont pas les aménités paysagères, l'écologie et le chant des oiseaux qui les enthousiasment, mais à leurs yeux c'est d'abord un cadre de vie résidentiel, calme pour les enfants, loin des dispositifs prioritaires de la ville (les ZEP, REP pour les écoles...). Leurs choix résidentiels ne sont pas fixés ou constitués a priori : ils évoluent au gré des opportunités / système de contraintes qu'ils perçoivent du marché. *« On vient d'un bâtiment HLM assez ancien qui tarde à être rénové, ou d'un logement locatif privé qui est un peu insalubre ou autre. Au moins là, on achète une maison, c'est propre, c'est nouveau, c'est moderne »*. Ils ne disent pas : *« Je vais à la campagne »*. Les chercheurs, les journalistes, les médias, etc., on a parfois une vision un peu ethno-centrée du cadre périurbain, en se disant *« C'est super, il faut laisser les gens aller vivre à la campagne »*. Ce n'est pas le discours qui prime chez ces populations.

Comment expliquez-vous que l'hétérogénéité des ménages périurbains soit finalement si mal connue ? Vous avez notamment parlé d'un « trou » dans la recherche académique, dans les années 80. Quelles en sont les raisons ?

Il y a deux éléments. Premièrement, on n'a pas trop regardé ces territoires parce qu'ils ont quand même été en déclin pendant une vingtaine d'années (à partir du milieu des années 1980). De surcroît, en France, la production scientifique, médiatique ou intellectuelle au sens large, se fait essentiellement dans les grandes villes, et par des gens qui vivent dans les grandes villes.

Par ailleurs, il faut aussi prendre en compte le fait qu'il s'agit d'un sujet saturé de discours politiques, de discours produits par de groupes de pression, etc. Sans faire de théorie du complot, il faut rappeler que le bâtiment et le secteur du logement sont organisés en grandes

fédérations professionnelles qui produisent des discours très puissants. La Fédération Française du Bâtiment, l'Union Nationale des Constructeurs de Maisons Individuelles, etc., ce sont autant de structures qui sont organisées, avec leurs think tanks... Je ne dis pas que c'est bien ou mal, mais dans tous les cas ils produisent des discours qui sont très largement intéressés, très idéologiques, alors que l'on sait qu'il est très difficile de saisir les trajectoires et les choix résidentiels des ménages. Demander aux ménages « *Vous préférez l'accession à la propriété ou l'accession à la location ?* », même sur un sondage sur 1 000 individus, ça n'a aucun sens. C'est comme leur demander « *Vous préférez gagner au loto ou ne pas gagner au loto ?* ». Il faut indexer ces trajectoires aux conditions matérielles de vie, au lieu de travail, au niveau de revenus, etc. Si le sujet est saturé d'enjeux et de discours idéologiques, c'est parce qu'il y a des intérêts économiques assez importants derrière. La construction de maisons, ce sont des emplois non-délocalisables - c'est un discours politique que l'on entend facilement. Mais dans ce cadre, on finit par moins s'intéresser moins aux conditions de logement des ménages qu'aux activités économiques que cela draine... Alors effectivement, on n'a peut-être pas bien regardé ces tendances.

De plus, les discours des fédérations professionnelles sont structurés sur un clivage politique ancien entre propriétaires/locataires censé recouper le clivage droite/gauche. On a du mal à imaginer tous les interstices, toutes les déclinaisons qu'il y a entre la location et l'accession - location aidée, accession aidée... Quand vous achetez une maison avec des aides de l'État, vous n'êtes pas dans les mêmes filières de crédit que les autres - vous dépendez de banques et de guichets qui sont historiquement liés à l'État, qui sont parfois d'anciennes structures publiques ; vous n'êtes pas dans le circuit des banques commerciales classiques. La production de connaissances ne s'est pas vraiment intéressée à ces subtilités.

Vous avez notamment observé des formes d'isolement dans certains ménages périurbains, notamment chez les femmes. Comment la sociologie aborde-t-elle ces phénomènes ?

On a tendance à avoir une approche sectorielle des politiques publiques comme des projets de recherche : il y a ceux qui travaillent sur le logement, sur l'emploi, sur l'école, etc., comme si c'était des sujets autonomes les uns des autres. Or, on comprend mieux les choix et les trajectoires d'accès à la propriété si on les articule avec les trajectoires professionnelles des couples de bi-actifs qui s'endettent pour devenir propriétaires (car statistiquement, la primo-accession concerne principalement des couples bi-actifs). Il faudrait plus d'études sur les liens entre accession à la propriété et les trajectoires d'emploi des femmes et des hommes qui achètent. Je dis volontairement « des femmes et des hommes » parce qu'il faut regarder à une échelle plus fine que celle du ménage. On ne sait pas encore bien analyser les arbitrages résidentiels au sein du ménage : est-ce qu'ils s'installent là pour être plus près de l'emploi de la femme, de celui de l'homme, à mi-chemin entre les deux ? Ce que mon travail montre, ce sont des trajectoires de sortie de l'emploi salarié ou de précarisation du rapport à l'emploi des femmes peu qualifiées qui travaillent dans le tertiaire. Une caissière ou une surveillante de prison, qui s'éloigne de 30 kilomètres de son lieu de travail, parvient difficilement à faire face aux coûts liés à cet éloignement à terme - par exemple s'il y a des horaires de nuit, de week-end, des horaires décalés qui ne sont pas adaptés à l'offre locale de transport ou de garde périscolaire... L'éloignement est aussi coûteux en termes d'essence, de voiture, d'assurance, etc. Il peut donc y avoir des renoncements progressifs à l'emploi salarié. Cela peut se traduire par congé maternité, d'abord, puis un congé parental, et finalement on ne retourne pas sur le marché du travail... Ou bien on se dit que l'on va monter une petite activité de nourrice, de garde à domicile, sauf que ce n'est pas toujours rémunérateur et/ou satisfaisant en termes d'insertion sociale pour ces femmes-là.

Malheureusement, il n'y a pas encore beaucoup d'études macro-économiques sur les liens entre taux de propriétaire et taux de chômage dans les économies riches. Cela serait pourtant intéressant... Il y a eu une étude récemment qui montrait que lorsque le nombre de propriétaire augmente en France, le marché du travail est moins fluide et cela se paie en point de PIB. Les trajectoires d'accession dans le périurbain rigidifient de fait un peu le parcours résidentiel

des ménages parce qu'on ne revend pas facilement un logement dans ces zones, il y a des frais de mutation importants, le marché est assez rigide, donc on ne bouge pas facilement. Alors que, dans le même temps, les conditions d'emploi sont plus instables, plus précaires, et nécessiterait plus de flexibilité dans les lieux de vie pour un certain nombre d'entre eux. C'est pour cela qu'il ne faut pas raisonner en terme de politique sectorielle (le logement d'un côté, l'emploi de l'autre), mais bien observer les liens entre les deux.

De même, la question de l'endettement semble se poser chez certains ménages, notamment en raison de surcoûts non identifiés lors de l'achat du logement. Comment cela s'explique-t-il ? Quelles sont les conséquences pour les personnes concernées ?

Il faut d'abord rappeler un élément : en France, on a très peu de dossiers de surendettement administratif, c'est-à-dire des dossiers qui remontent à la Banque de France pour motif immobilier. C'est en réalité moins de 10 % des dossiers enregistrés à la Banque de France. Cela signifie qu'on sait assez bien « prévenir » les situations de surendettement en France. Pour autant, et c'est le point que je souligne dans mes travaux, le niveau d'endettement « vécu », c'est-à-dire l'effort budgétaire global perçu au quotidien dans le budget, est très élevé et dépasse toujours largement le seuil de 30 % d'endettement que calculent les banques pour accorder les crédits (i.e. selon cette règle prudentielle, la mensualité du crédit ne doit pas excéder 33 % des revenus mensuels des ménages). De fait, quand on regarde l'ensemble des dépenses directes et indirectes liées au logement, on trouve plein de postes de dépenses qui se rajoutent au coût du crédit : l'équipement d'un second véhicule, l'essence, l'assurance de la deuxième voiture, le chauffage ou l'eau chaude (par exemple, s'il était collectif quand ils étaient en HLM, d'un coup il y a un montant de facture supplémentaire, et ainsi de suite). Il s'agit de dizaines d'euros, mais des dizaines d'euros cumulés c'est énorme sur des budgets serrés. Donc ils ne sont pas surendettés au sens administratif du terme, mais concrètement ils compriment les dépenses de loisirs, de vacances, d'alimentation, etc., afin de rentrer dans les frais. Ce qui ressort dans nos travaux, c'est que les parents réduisent d'abord leurs propres dépenses de vacances et d'habillement en premier. Les enfants viennent en deuxième : cela ne les touche pas tout de suite, mais on réduit progressivement la voilure des activités périscolaires. Le club de foot, par exemple, ça coûte 100 euros à l'année, donc on ne va pas y inscrire l'enfant si le budget se resserre trop. On réduit aussi les allers-venues avec la famille, les amis. Ce sont des stratégies d'ajustement des dépenses pour pouvoir faire face aux frais de crédit et plus, largement du nouveau logement. Ce poids économique du logement crée un sentiment d'insécurité financière très fort. Ils ne sont pas surendettés au sens administratif, mais ils ont toujours peur de le devenir, de tomber dans le surendettement suite à une période de chômage...

Il faut aussi revenir sur la méconnaissance supposée des dispositifs de crédit et d'endettement. Il y a un discours très français qui consiste à dire, à propos de ces ménages modestes : « Ils ne connaissent rien aux prêts, aux crédits, ils veulent s'endetter à tout prix... ». En réalité, c'est l'inverse. Ils craignent l'endettement immobilier. Les banquiers et les intermédiaires du logement font plutôt un travail de réassurance en leur disant : « Le crédit ça va être comme le loyer, le même montant, la même mensualité »... Alors ils s'engagent dans cette trajectoire d'endettement. Pourtant, ce qu'on observe, c'est leur difficulté à dire concrètement quelles sont les conditions de prêt, quelles échéances, à lire le tableau d'amortissement, etc. Certes ces ménages ont une plus grande distance au calcul mathématique et aux techniques institutionnelles de crédit ; mais ce que mes travaux montrent, c'est surtout que leur plan d'endettement est structurellement plus complexe. Leur plan d'endettement est fait de prêts aidés, de prêts classiques, auxquels s'ajoutent parfois des aides locales, etc. ... ce qui donne des montages particulièrement complexes. Quand on leur demande de parler de leur crédit, on se rend compte qu'il est très difficile pour eux de dire, de décrire et même de lire les contrats de crédit dont ils disposent. L'État et les politiques publiques font attention à mieux informer, mais cela reste complètement abscons.

Outre ces aspects sociaux, la question électorale revient souvent dans le débat public lorsque l'on parle des territoires. Est-ce qu'il existe un « vote barbecue » d'extrême-droite, comme on a pu parfois le lire ?

Est-ce qu'il y a une réalité du vote FN dans ces territoires ? Oui, c'est indéniable. Sur les élections locales c'est plus compliqué de juger, car c'est souvent apolitique dans les petites communes, où on est sur des logiques moins partisans. Mais dans les élections nationales, on observe quand même une progression du vote FN. Ce que montre la chercheuse Violaine Girard, c'est qu'il ne s'agit pas majoritairement de racisme ou de xénophobie, mais plutôt d'un effet des trajectoires de déclassement dans des territoires en désindustrialisation où les ménages n'ont pas tellement de perspectives professionnelles. Cela renvoie au débat en science politique entre deux lectures du vote FN : un vote raciste, et des lectures plus classistes, liées aux trajectoires sociales et au sentiment de déclassement des ménages. Par ailleurs, il y a dans les territoires périurbains une forte concentration d'indépendants, qui constitue un groupe professionnel qui vote proportionnellement plus pour le FN. En ce sens, il faut bien différencier le vote FN d'ouvrier, d'employé, d'indépendant, etc. Disons en tout cas que la lecture qui associe « Périurbain = Vote FN », en somme la lecture spatialiste du vote, est très réductrice et ne permet pas de comprendre les logiques sociales de ce vote.

Plus largement, on a longtemps associé le patrimoine immobilier, et donc les propriétaires, à un vote conservateur ; à l'inverse, la location et le locatif HLM ont été longtemps associés à la gauche. Cette lecture est en réalité assez réductrice, et on le voit très bien dans les trajectoires des ménages que j'ai suivis. Dans les terrains où j'ai enquêté, il y en avait qui accédaient pour la première fois à la propriété à 50-52 ans. Mais on ne se met pas à voter à droite parce qu'on achète un pavillon dans le périurbain à 52 ans ! C'est important de le souligner parce qu'il y a beaucoup de travaux économétriques qui ont modélisé dans les années 1980 « l'effet patrimoine » sur le vote. Or, cela dépend aussi des moments d'accession à la propriété, de la position dans le cycle de vie et dans la trajectoire résidentielle des ménages. Les effets du statut résidentiel sur la socialisation politique (et plus largement sur l'image que l'on a de sa place dans l'espace social) ne sont pas aussi forts quand on a 50 ans que lorsqu'on accède tôt à la propriété. Or, la bipolarisation du marché immobilier, liée au creusement des inégalités économiques depuis le début des années 2000, s'accompagne d'un recul de l'âge au premier achat des ménages modestes, au contraire des tendances observées dans les milieux aisés. La propriété n'a donc pas un effet mécanique en soi ! ■

LES TENDANCES EN VIGUEUR EN MATIÈRE D'INNOVATION PÉRIURBAINE

De nombreuses initiatives innovantes et expérimentations essaient dans les espaces périurbains, tantôt sous l'impulsion des puissances publiques (collectivités, régions, État), tantôt par le truchement des acteurs privés. Longtemps délaissé, le périurbain semble avoir suscité un certain engouement ces dernières années, comme en témoigne par exemple le « Prix de l'innovation périurbaine » mis en place en 2016 par le Ministère de l'Aménagement du territoire, de la Ruralité et des Collectivités territoriales et le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (CGET), dans le cadre du « Lab Périurbain ». 211 projets candidats ont ainsi postulé, parmi lesquels 5 furent récompensés d'une dotation de 10 000 euros chacun. Ceux-ci offrent un aperçu succinct mais néanmoins intéressant des tendances en vigueur en matière d'innovation périurbaine :

- **« Les refuges périurbains »**, à Bordeaux métropole (Gironde), dans la catégorie « Vivre ensemble, cohésion sociale et culture » :
Des abris gratuits (avec possibilité de nuitées) qui jalonnent des itinéraires de randonnées dans la métropole bordelaise. Ils réunissent et rapprochent des citoyens qui, au gré de leurs déambulations individuelles ou collectives, sont invités à porter un nouveau regard sur le périurbain. »
- **« Ardennes Design Industries »**, à Balan (Ardennes), dans la catégorie « Emploi, développement économique et modes de travail » :
Un pôle de compétitivité de 12 entreprises de différents secteurs d'activité (menuiserie, fonderie, métallurgie, textile...) marqué par la volonté de mutualiser les moyens dans le but de fabriquer des produits design pour l'habitat. Objectif : relocaliser des activités de sous-traitance, valoriser le "made-in" ardennais et promouvoir le design.
- **« Autofree »**, à Tinchebray Bocage (Orne), dans la catégorie « Mobilités, services au public et outils numériques » :
Un dispositif qui propose aux 2800 habitants de la commune, quatre voitures électriques en libre-service. Une prestation à tarif abordable qui permet de réduire la dépendance à la voiture individuelle.
- **« Pôle végétal Loire Maine »** à Angers/Ste-Gemmes-sur-Loire/Les Ponts de Cé (Maine-et-Loire) dans la catégorie « Usages des sols, modes d'habiter et transition écologique » fédère 24 maraîchers et horticulteurs engagés pour la compétitivité de leur filière, l'accueil de nouvelles entreprises exploitantes et une meilleure protection et gestion du foncier agricole en zone périurbaine.
- **« Le Periurban Park »**, à Lille Métropole (Nord), dans la catégorie « Gouvernance, démocratie locale et participation citoyenne » :
Porté par l'association des Planteurs volontaires, le Periurban Park veut renforcer la trame verte de la métropole lilloise. Le projet met en œuvre une participation de citoyens aménageurs, au bénéfice du verdissement et de l'amélioration de la qualité de vie périurbaine.

À titre indicatif, l'Occitanie et Grand Est sont les deux régions les plus représentées parmi les candidatures déposées, avec plus de 30 initiatives. Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France, Île-de-France et Nouvelle Aquitaine se distinguent également par une participation soutenue, avec 20 candidatures. En Auvergne-Rhône-Alpes, aucun n'a donc été lauréat. Il serait à ce titre pertinent d'ausculter plus en détail les différents projets portés dans l'aire élargie de la Métropole de Lyon. Plus généralement, il est intéressant de voir comment les tendances évoquées dans ce livrable se concrétisent en termes de projets. Nous en avons sélectionné un, qui illustre plusieurs éléments évoqués ci-avant, en particulier l'émergence de nouveaux services, souvent « issus » des centres d'agglomération, et qui se délocalisent dans le périurbain. Celui-ci vient ainsi répondre à des enjeux de mobilité, évidemment, mais aussi de manière indirecte à l'émiettement supposé des espaces périurbains, en recréant des formes d'urbanités à l'origine plus habi-

tuels dans les espaces denses, comme en témoigne cette note du Réseau Urbain Neuchâtelois (Le RUN) :

« Les villages à vocation résidentielle évoqués ci-dessus subissent quotidiennement l'exode de leurs actifs durant les heures de bureau. [...] Relocaliser, par des espaces de coworking, les actifs sur leurs territoires de résidence, est une voie pour renforcer l'économie présentielle dans ces lieux. »

- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/veille/prix-innovation-periurbaine>
- <http://periurbain.cget.gouv.fr/content/Les-5-laur%C3%A9ats-du-Prix-de-l%E2%80%99innovation-p%C3%A9riurbaine>
- Floriane Mamie, « Le coworking, un modèle pour les espaces périurbains et ruraux ? », Le RUN, 2017 - http://www.lerun.ch/fileadmin/sites/run/files/documents/Actualites_RUN/Coworking_COLLAGE_4_2017.pdf

DES ESPACES DE COWORKING DANS L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE : UN OUTIL D'ÉQUILIBRAGE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE ?

Depuis une dizaine d'années, de nombreux travaux de recherche et d'action publique se sont intéressés aux lieux de coworking, perçus comme des vecteurs de redynamisation des territoires périphériques. Si l'on compte un certain nombre d'études de cas concernant les territoires ruraux, ainsi qu'un nombre moindre mais néanmoins significatif concernant les banlieues denses (Quartiers Politique de la Ville notamment), plus rares sont les cas observés dans les périphéries périurbaines. Ainsi, la Métropole de Lyon compte à ce jour 22 espaces de coworking, dont le développement et la mise en réseau ont été animés par la collectivité ; mais seuls six d'entre eux sont situés en périphérie, plus précisément à Charly, Tassin-la-Demi-Lune, Francheville, Ecully, ainsi qu'à Grigny et à Meyzieu.

Ouvert en 2016 dans la commune de Charly (4 500 habitants), le Club Melchior est l'un des premiers espaces de coworking situés dans le tissu périurbain de l'aire métropolitaine lyonnaise (le premier a ouvert en 2015, à Tassin-La-Demi-Lune). Celui-ci s'adresse aux habitants du village et des communes environnantes, mais aussi plus largement aux habitants de la Métropole, en mettant notamment en avant les aménités paysagères des coteaux :

melchior
coworking

Travailler, ensemble, autrement

1^{er} espace de travail péri-urbain

Le coworking arrive près de chez vous !
A 20 minutes de la place Bellecour, à 14km de Lyon, 350m² d'espaces de travail vous attendent.
Au coeur du village de Charly, dans un cadre exceptionnel de verdure et de calme, vous pouvez partager un espace de travail professionnel, coopératif et stimulant.
Un lieu novateur soutenu par la Métropole de Lyon, dans une démarche de développement durable.

Il est intéressant de constater que cet espace de coworking est à la fois perçu comme un moyen de réduire les déplacements des habitants locaux souhaitant éviter de se rendre en cœur d'agglomération pour travailler, mais aussi *in fine* d'attirer des entreprises de la Métropole en leur proposant un cadre d'incubation :

Trois bureaux fermés, aménagés à l'étage, permettent aussi d'accueillir des entreprises qui se lancent. Des salles de réunion et de séminaire sont proposées à la location à des sociétés extérieures. « *L'objectif est aussi que Charly retrouve un rayonnement en attirant des entreprises du centre de Lyon* », dit Marie-Laure Rué-Petoton, élue déléguée au développement durable à la mairie de Charly.

Cette affirmation vient ainsi faire écho à de nombreux points soulevés dans cette étude prospective. Si le phénomène périurbain a toujours été la caisse de résonance des dynamiques métropolitaines connues par les agglomérations, on a vu que cette relation inter-territoriale prenait depuis une dizaine d'années des formes inédites. En l'occurrence, les espaces de coworking périurbains tels que le Club Melchior de Charly semblent répondre tant à une volonté de dynamisation des territoires de faible densité, que de rééquilibrage à l'échelle métropolitaine. Si l'enjeu premier est bien l'évitement des déplacements, voire le soutien aux petits commerces locaux, on comprend que les espaces de coworking périurbains peuvent être un outil d'aménagement territorial sur l'aire métropolitaine.

Il est à ce titre intéressant de constater qu'en février 2018, le Ministère de la Cohésion des territoires a lancé une mission « Coworking : Territoires, Travail, Numérique », avec l'appui du CGET. Celle-ci vise entre autres à identifier les caractéristiques des territoires non-denses, afin d'évaluer la pertinence d'y développer des espaces de coworking dans des modalités spécifiques, comme l'explique le rapporteur de la mission, Patrick Lévy-Waitz, président de la fondation Travailler Autrement :

La deuxième question posée, est la plus importante, bien entendu : y a-t-il matière à développer les tiers-lieux sur l'ensemble du territoire ? Si oui, à quelles conditions et sous quelles formes : quels accompagnements, quelles aides ?

Les équipes de la Mission se sont notamment rendues en visite dans l'agglomération lyonnaise le 23 mai 2018, en s'intéressant plus précisément aux tiers-lieux situés en périphérie. Il sera donc intéressant d'étudier le rapport qui sera remis à l'automne à l'adresse du Ministère, afin d'approfondir la question concernant le cas de la Métropole de Lyon, et ses potentialités en matière d'équilibrages territoriaux.

- Étude « Repenser la ville intelligente dans les quartiers prioritaires », pop-up urbain avec FRV100, Métropole de Lyon (dir.), 2018 - <https://www.millenaire3.com/ressources/Repenser-la-ville-intelligente-dans-les-quartiers-prioritaires>
- Laetitia Van Eeckhout, « Le coworking s'étend aux zones rurales et périurbaines », Le Monde, 2018 - https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2018/05/15/le-coworking-s-etend-aux-zones-rurales-et-periurbaines_5299037_4811534.html
- <https://zevillage.net/territoiresagiles/interview-patrick-levy-waitz/>
- <http://www.cget.gouv.fr/actualites/la-mission-coworking-a-la-rencontre-des-acteurs-locaux>

WWW.
MILLENAIRE3.
COM

RETROUVEZ
TOUTES LES ÉTUDES SUR

MÉTROPOLE DE LYON
DIRECTION DE LA PROSPECTIVE
ET DU DIALOGUE PUBLIC
20 RUE DU LAC - 69399 LYON CÉDEX 03