

**Rapport de l'atelier**  
**« Dynamiques et pratiques résidentielles, de l'urbain au rural »**  
**du GIS Logement-Habitat – 2008-2010**

La coordination de l'atelier a été assurée par Martine Berger, Marie-Christine Jaillet, Lionel Rougé aidés de Christiane Thouzellier, Séverine Bonnin-Oliveira et Sandrine Bacconnier-Baylet.

## **I. Le programme 2008-2010**

### **1. Petite histoire de l'atelier**

Depuis sa création en 2006, l'atelier a participé au renouvellement des équipes affiliées au GIS. Il s'était donné 4 objectifs principaux :

- élargir les thématiques du logement et de l'habitat à l'habiter : se déplacer, aménager et partager un territoire, si possible dans une optique de durabilité.
- élargir l'éventail des disciplines et des milieux scientifiques : l'atelier, qui a réuni au total une soixantaine de personnes, a regroupé aussi bien des équipes dont l'insertion dans le GIS est ancienne que de nouvelles équipes relevant de milieux et de disciplines, voire de nationalités, diverses. Les séances se sont ouvertes à des historiens, des paysagistes, des architectes, des agronomes, des économistes tout en continuant à mobiliser les urbanistes, les géographes, les sociologues et les anthropologues.
- dialoguer, à l'occasion de séminaires et de journées sur le terrain, avec des acteurs de l'urbanisation : sociétés ou syndicats d'aménagement, élus locaux, agences d'urbanisme, sociétés d'équipement....
- contribuer à la structuration d'un réseau, jouer le rôle d'un espace d'incubation : des propositions de recherche dans le cadre des programmes de recherche du PUCA ont été élaborées du fait de ces échanges ; une dans le cadre de l'appel d'offre « Vieillesse et Habitat » (les équipes LISST Cieu-LADYSS-IAR) et plusieurs dans le cadre de l'appel d'offre « La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable » (les équipes LISST Cieu-LADYSS-ESO-MRTE, ENPC, INRA-Dijon et CITERES). L'atelier a permis la constitution d'une pépinière de jeunes chercheurs (doctorants, post-doctorants, jeunes maîtres de conférences, jeunes ingénieurs...).
- élargir les espaces de référence : les participants à l'atelier ont souhaité développer une dimension comparative à partir des expériences de coopération déjà engagées par les différentes équipes du réseau. Sans exclure d'engager des comparaisons avec des pays très proches de la France au point de vue socio économique (Canada, Luxembourg...), nous avons souhaité nous intéresser à des espaces où l'émergence de couches moyennes candidates à l'accession à la propriété s'effectue dans un contexte où l'exigence de développement durable est affirmée, sinon effective. Il était donc intéressant de s'interroger sur la diffusion du modèle pavillonnaire unifamilial et sur les modèles alternatifs qui se mettent en place pour le logement des familles des classes moyennes. Ainsi ont été approchées les formes du développement urbain contemporain des pays du Maghreb, du Mexique, de la Côte d'Ivoire, de la Pologne. Cette coopération s'est organisée, pour le moment, dans le cadre de réseaux déjà existants, afin de permettre l'émergence d'une culture commune. Cet exercice d'ouverture et d'éclairage, fort enrichissant, mériterait d'être poursuivi et davantage structuré tant il soulève des pistes de réflexion et de recherches futures (diffusion des modèles socio-économiques versus affirmation des modèles locaux, liens entre le foncier agricole et le

foncier bâti, développement de la mobilité automobile, modèle d'habiter de la maison individuelle...).

L'atelier s'est réuni 4 fois : le 23 septembre 2008, pour une séance introductive et de croisement avec d'autres « groupes » travaillant sur les questions relatives à la « périurbanisation » (SEGESA, DIACT, CERTU, PUCA...); les 20 et 21 mars 2009 (à Paris); les 10 et 11 septembre 2009 (à Tours); les 26 et 27 novembre 2009 (à Caen), selon un principe d'organisation sur deux journées. Une journée comprenant l'exposé d'une ou plusieurs questions et un temps d'échanges permettant de confronter expériences de travail et aspects théoriques issus de chaque contexte local; une autre consacrée à une « sortie de terrain » donnant lieu à une confrontation des « effets de contexte » et à des échanges avec des acteurs de l'urbanisation (promoteurs, élus, institutions).

## **2. Le programme 2008-2010 : questions explorées, questions ouvertes**

### *1 – La complexification des territoires et des sociétés périurbains : enjeux scientifiques, enjeux politiques*

Au-delà de l'image archétypale des espaces périurbains, les échanges à l'occasion des séminaires et des journées de terrain dans le cadre des ateliers ont interrogé la diversité des modalités de production et d'évolution des espaces confrontés à une urbanisation diffuse, la complexité croissante de leurs formes d'organisation. Si dans cette diversité, on s'est attaché à préciser les effets de contexte (diversité des morphologies, des modes de vie, des pratiques et des usages), nous avons pu mesurer, grâce à l'apport des historiens, que ces espaces se sont construits à partir de processus de stratification bien antérieurs aux trois dernières décennies. En effet, d'une part, ces espaces résultent de la conjugaison, dans les tissus périurbains actuels, de différentes phases de production, aboutissant à des combinaisons de population d'âge, de statut social, et d'origines différents, dont les rapports aux territoires et à la mobilité sont eux-mêmes différents. D'autre part, ils sont, dans le cas des tissus plus récents, une combinaison entre la reproduction de formes propres à la périurbanisation et des innovations liées au contexte actuel de crise économique et d'injonction au développement durable. Il s'agissait donc de repérer comment un même modèle, celui de la maison individuelle, s'est décliné dans des contextes spatiaux et temporels différents.

De ces échanges, il pourrait ressortir une certaine insatisfaction quant au contenu très polysémique du terme même de « périurbain » tant il semble y avoir éclatement des formes, complexification des ressorts de production et surtout affirmation de types d'espaces qui, bien que situés en périphérie de villes, sont le siège de dynamiques autres que l'urbanisation. Toutefois, cette polysémie du terme n'est-elle pas le signe d'une forme de « maturation » de ces espaces dans les modes d'habiter, surtout en maison individuelle, dans le rapport spécifique à la nature, à un lieu, à une localité, dans des pratiques spécifiques de mobilité et d'usage des équipements ?

Autrement dit, y a-t-il toujours une spécificité périurbaine ou bien celle-ci participe-t-elle d'un changement de l'urbain au sens large dans son rapport à l'espace public ? Dans la mise en ordre des groupes sociaux dans des espaces métropolitains élargis, dans les nouveaux processus de division du travail, quel est le rôle des espaces agricoles et de nature (cf. la présentation de P. Frileux à la séance du 20 mars 2009 et les interventions de S. Bacconnier-Baylet, Brigitte Nougaredes, Fabrice Ripoll et les débats autour de la sortie de terrain à Caen lors de l'atelier de novembre 2009) ? L'installation « périurbaine » ou « à la campagne » n'offre-t-elle pas une réassurance sociale aux classes moyennes, aux employés, aux ouvriers

qu'ils soient actifs ou retraités ? Entre une logique de « clubisation » et un « accueil et une intégration renouvelée » les formes, les usages et les processus divergent : pourquoi, quels en sont les ressorts ?

## *2- Poursuite de la périurbanisation, ou nouvelles formes de périurbanisation ?*

L'extension de la croissance démographique et de la construction neuve à des espaces ruraux de plus en plus éloignés des villes dans un contexte économique et social différent de celui des années 1970 et 1980 méritait aussi d'être questionnée. Elle a été peu approchée, si ce n'est par le prisme des mobilités. Plus qu'une réelle explosion des mobilités, il semble au contraire se dessiner, avec l'émergence de pôles périphériques d'emplois et de services, des territoires de proximité. Cette reconfiguration, toute relative puisque les mobilités continuent de s'accroître dans les espaces les moins denses, témoigne-t-elle de l'expression d'un souhait de proximité au nom d'une meilleure qualité de vie ? Ou est-elle le marqueur d'une réévaluation des coûts de la mobilité quotidienne dans un contexte de renchérissement des prix de l'énergie ? Est-ce l'effet d'une amélioration de l'offre en services et aménités ou l'apprentissage d'une « périurbanité » où les ménages mobilisent autrement les ressources de la proximité ? Quel est le rôle des politiques locales s'efforçant de développer une offre de déplacement alternative à l'automobile, de diversifier l'offre de logements, et d'améliorer la qualité des services et équipements ?

On a pu repérer un souci, de la part des habitants des espaces périurbains, de réduire les distances parcourues, de se recentrer, lorsque cela est possible, sur des territoires de proximité, tant du côté des ménages modestes que des catégories plus aisées. Pour les ménages modestes qui bénéficient d'un équipement automobile et se sont installés aux franges de l'aire urbaine toulousaine, le nombre et la portée des déplacements sont réduits pour répondre à une contrainte financière (Rougé, Bonnin, 2008), situation que l'on retrouve dans plusieurs contextes urbains (Cailly et Dodier, 2007 ; Motte, 2006). Mais la recherche de proximité dans les aires de déplacements ne se limite pas aux plus modestes des périurbains : les catégories sociales les plus aisées montrent souvent un attachement au maintien des commerces de proximité et sont prêtes pour cela à en payer le prix. Si l'éclatement des territoires pratiqués reste la règle, notamment pour les catégories les plus aisées établies à « bonne » distance de l'agglomération toulousaine (Jaillet et *al.*, 2006), on observe aussi des processus de « repolarisation », qui confèrent un rôle nouveau à des bourgs et des petites villes comme l'ont décrit des travaux portant sur la Seine et Marne (Aguilera et *al.*, 2006) ou sur les Yvelines (Aragau, 2007). B. Motte (2006) a mis en évidence la relation entre la présence d'un tissu riche de services de proximité et la vitalité des espaces périurbains franciliens mesurée à partir de leur bilan migratoire.

La présence, ou l'absence, de certains commerces et services, mais aussi leur densité et l'organisation locale de leur regroupement constitueraient donc des facteurs fondamentaux de différenciation au sein des territoires périurbains. Peu de recherches l'ont encore exploré, même si les documents de planification (SCOT en particulier) ou les projets intercommunaux s'en font l'écho, émaillant leurs propos d'expressions renvoyant aux notions de proximité, de maillage ou de pluri-centralité... Les réorganisations des mobilités des ménages périurbains s'effectueraient donc à partir de ces polarités, nouvelles ou plus anciennes (du chef-lieu de canton à la centralité de services structurée autour d'un supermarché), de tailles différentes (du bourg à la ville moyenne) et dont l'attractivité peut s'évaluer à différentes échelles.

Une restructuration des espaces se dessine-t-elle par l'affirmation de centralités internes et/ou externes aux aires urbaines, et de centralités initiées ou confortées par la réorganisation des mobilités des périurbains comme des non périurbains ? Une telle recomposition pourrait s'appréhender comme une forme « *d'entrée dans la durabilité des espaces périurbains* » par incorporation dans la périurbanité des villes petites et moyennes, par intégration d'une autre grande ville, ou par constitution d'un pôle de services à partir d'un agrégat de bourgs et/ou de communes rurales. Cette recomposition permettrait aux couronnes périurbaines de sortir du statut d'espaces dépendants d'un « centre émetteur », et aux périurbains de réduire leurs déplacements de « longue distance ». Elle reposerait sur un besoin d'ancrage et de proximité des périurbains qui maintiendraient cependant un lien plus distendu, plus ou moins maîtrisé, avec la « ville mère ». Rompant avec le modèle « centre/périphérie », les espaces périurbains atteindraient ainsi une sorte « d'âge mûr ».

Ces reconfigurations ne se traduisent-elles pas aussi par un renforcement des ségrégations sociales et générationnelles et par un marquage social plus prononcé dans ces espaces de l'urbanisation diffuse, au fur et à mesure qu'ils se banalisent comme une nouvelle forme de ville ? Dans le même temps, on observe que l'offre d'emploi et le taux d'emploi (théorique : le bilan actifs résidents/ emplois) ne se dégradent plus dans l'espace périurbain.

L'extension du desserrement résidentiel vers des espaces ruraux de plus en plus éloignés des villes intervient dans un contexte où la place de l'agriculture dans la gestion des territoires et des paysages se modifie : l'évolution de la PAC, le vieillissement de la population agricole font que le désir de vendre des parcelles agricoles devient de plus en plus fort. D'autres exploitants invoquent au contraire le rôle moteur de l'agriculture dans la protection des paysages périurbains, et il convient de s'interroger sur les nouvelles formes d'alliances qui se nouent entre ces agriculteurs et certains groupes sociaux périurbains soucieux de se protéger des risques d'une mixité sociale jugée dévalorisante.

La réflexion sur l'évolution du périurbain suppose donc de s'interroger sur les nouvelles représentations de la ruralité, comme moyen de fabriquer de la « distinction » par rapport à la ville, et d'analyser les différentes stratégies des acteurs intervenant sur le marché foncier, en particulier celles des élus locaux lors de l'élaboration des PLU. Il conviendrait de s'attacher plus nettement à la question des ressources et des valeurs foncières. Plus largement, les nouvelles échelles du desserrement résidentiel mettent au premier plan la nécessité d'une réflexion sur les contours des intercommunalités et sur l'efficacité des outils de mise en cohérence tels que les SCOT (cet ensemble de questions a été abordé lors de la séance des 27-28 novembre à Caen).

### *3-Le devenir des espaces périurbains*

Le programme de recherche « Vieillir en pavillon : mobilités et immobilités des personnes âgées dans l'espace périurbain » (Berger, Rougé, Thomann 2009), engagé dans le cadre d'une réponse à un appel à proposition du PUCA, dont les résultats ont été exposés lors de la séance de novembre à Caen, a permis de montrer l'attachement des périurbains vieillissants à leur lieu de vie, au point qu'ils développent des stratégies d'adaptation pour ne pas avoir à quitter le pavillon où ils se sont installés souvent jeunes, dans les années 1970. À leurs yeux, vivre en périphérie ne présente en effet pas que des désavantages. Ils mettent en avant des pratiques de mobilité leur permettant de se maintenir dans cet environnement et d'en garder la maîtrise et les potentialités : moindre usage de la voiture, repolarisation de leurs activités sur des centralités périurbaines, recentrage sur le secteur ou la commune périurbaine... C'est bien au prix d'une réévaluation et d'un remaniement de leurs déplacements et de leur mode de vie qu'ils parviennent à se maintenir en périurbain. Si la nécessité de se déplacer souvent et

facilement peut finir par devenir insupportable en raison du handicap, l'accessibilité du logement reste plus satisfaisante dans les espaces périurbains que dans les centres urbains grâce à la souplesse offerte par le pavillon : construction de plain-pied, dimension du logement permettant de procéder à des aménagements. La capacité à se maintenir en périurbain dépend alors de la disponibilité des réseaux d'entraide (famille, proches, voisins), du revenu et de la structure du ménage (présence ou non d'un conjoint), de la possibilité ou non de faire appel à des services à domicile.

Dans le cadre du programme de recherche CERTU-DGALN « L'offre des territoires périurbains en matière d'équipements "enfance et jeunesse" : une stratégie d'accueil des ménages périurbains ? » mené par F. Escaffre et S. Bacconnier, les effets de l'inégale organisation de l'offre de ce type de services ont pu être observés. Leur insuffisance pèse lourdement sur les jeunes ménages lorsque l'urbanisation n'est pas coordonnée avec le développement des politiques petite enfance et enfance. Dans le domaine de la jeunesse, où les demandes sont plus diffuses et les politiques souvent plus hésitantes, on retrouve fréquemment des situations se rapprochant de la « captivité ». Sur ce thème et au-delà des effets de l'offre, les stratégies des jeunes varient aussi évidemment et leurs rapports à la mobilité – ainsi que ceux de leurs parents – en constituent une des dimensions clés (Escaffre, Gambino, Rougé, 2008).

Pour autant, cette « entrée en durabilité » des espaces périurbains risque d'être bousculée par la crise économique actuelle dont il convient d'apprécier les effets tant sur les périurbains anciennement installés (modifient-ils leurs pratiques de mobilité ?) que sur les aspirants à l'accession, fragilisés à la fois par la dégradation du marché de l'emploi et la raréfaction du crédit. Comment ces derniers intègrent-ils, dans le choix de la localisation de leur résidence, la dimension de la mobilité et de son coût dans un contexte d'accroissement du prix de l'énergie ?). Comment la prise en compte du développement durable – manifeste dans les discours des acteurs publics (économie d'espace, préservation du foncier agricole notamment, dans l'esprit de la loi SRU) – et les effets de la crise se concrétisent-ils dans les pratiques de déplacement des ménages périurbains (cf. l'intervention de X. Desjardins, à Tours, en septembre 2009) ? Leurs mobilités dessinent-elles une nouvelle structuration et un renforcement de pôles périphériques aux fonctions plus complètes et correspondant à des formes d'ancrage local souhaitées ?

Face à un mode d'urbanisation coûteux en termes de ressources naturelles, d'énergie, de services et de durabilité tant pour les ménages que les collectivités, l'objectif est de privilégier l'étude des politiques locales dans les territoires périurbains. La réduction des trafics automobiles, le développement de l'intermodalité et l'évolution vers des formes plus durables d'urbanisation sont en effet devenus des enjeux majeurs. Si les politiques locales se sont transformées en matière de gestion de la périurbanisation (plus grande maîtrise et organisation du développement par des politiques foncières et d'équipement adaptées), observe-t-on de la part des élus une prise en compte des impératifs du développement durable, non seulement dans la capacité à produire un discours « écologiquement correct », mais aussi dans la capacité à mettre en place, par exemple, une offre de logements plus diversifiée, répondant aux attentes des ménages sans pour autant céder à la « norme de la maison individualisée sur sa parcelle », ou une offre locale de mobilité alternative à l'usage exclusif de la voiture ?

Les interrogations sur les mobilités périurbaines ne se limitent pas à la réévaluation de leurs coûts et à l'émergence de nouveaux modèles accordant plus d'importance aux ancrages locaux, aboutissant de ce fait à de nouvelles formes de spécialisation fonctionnelle et sociale des espaces. Restent à analyser en particulier, à côté d'une forte stabilité dans le parc périurbain, les mobilités résidentielles intra-périurbaines : processus de renouvellement, de

remplacement et de succession de générations, voire de groupes sociaux, mais aussi formes de fidélité intergénérationnelle (telles que celles repérées en ville nouvelle), de micro-mobilités de proximité, d'ajustement de la taille et du confort du logement, de rapprochement entre parents et enfants décohabitants, en relation avec la diversification de l'offre de logements périurbains, de plus en plus appelés à répondre à des besoins évoluant au cours du cycle de vie.

Autant de questions ouvertes, de pistes de recherche à explorer et d'échanges à nourrir qui demanderaient à être poursuivis et militent pour un renouvellement de cet atelier. Son intitulé même, « dynamiques et pratiques résidentielles, du rural à l'urbain », souligne bien que la réponse à ces questions suppose que l'on ne se cantonne pas aux espaces périurbains *sensu stricto*, mais qu'on prenne en compte l'ensemble des systèmes urbains et leur complexification. Les espaces périphériques s'insèrent dans un maillage d'équipements et de services évoluant le plus souvent vers des formes polycentriques dont les effets ne sont pas uniquement positifs. De même que les espaces de vie des périurbains incluent les mobilités quotidiennes vers les pôles urbains, la production du logement périurbain constitue un segment du marché dont la dynamique ne peut se comprendre qu'en référence à l'ensemble du système de production du logement et de la ville. Le périurbain est aujourd'hui redevenu « à la mode », en particulier au nom d'interrogations sur sa « durabilité » souvent mal, ou trop rapidement, évaluée. Il importe aussi d'y lire l'émergence de nouvelles morphologies spatiales et de nouvelles formes d'organisation de la vie sociale.

## II. Synthèse des ateliers tenus en 2008 et en 2009

### 1. Programme de l'atelier du 23 septembre 2008, La Défense.

#### Rappel des objectifs

L'atelier qui avait rassemblé jusqu'alors une vingtaine de chercheurs, a repris en élargissant son cercle, avec les mêmes objectifs et un souci plus particulier de revisiter la question de la périurbanisation à l'aune du développement durable, puisque les politiques publiques dénoncent les méfaits de ce qu'elles appellent "l'étalement urbain" au regard des nouvelles exigences environnementales. Cette forme d'urbanisation est-elle contraire à l'injonction de durabilité du développement urbain ? Observe-t-on, sinon une réversibilité des comportements d'automobilité, au moins leur adaptation au contexte créé par le renchérissement des énergies fossiles et la perspective de leur épuisement ? Le "retour" prôné par les acteurs publics à une plus grande densité des formes urbaines est-il socialement accepté. ? Voilà quelques-unes des interrogations que nous souhaitons soumettre à débat.

#### Programme de la journée

Introduction : rappel des résultats des séances de l'atelier 2006-2007 et présentation des questionnements de l'atelier 2008-2009

#### Présentation de Cyria Emelianoff :

##### « Prévenir ou rendre compatible la périurbanisation avec le développement durable ? »

*Discutants* : Jean-Claude Bontron, directeur de la SEGESA, Olivier Frérot, directeur de l'Agence d'Urbanisme du Grand Lyon et Olivier Roussel, responsable du département Grands Territoires à l'Agence d'Urbanisme de Lyon.

La question transversale est la suivante : faut-il changer le mode de développement des villes ou s'y adapter ?

##### *A- Périurbain et développement urbain durable : quelques tensions*

Les tensions résident sur un certain nombre d'enjeux du développement urbain durable :

- la réduction de la consommation d'espace
- la réduction des émissions de CO2
- la limitation des coûts d'équipement et de desserte du territoire
- la baisse de l'artificialisation des sols
- la prévention des coupures et de la fragmentation des biotopes
- la limitation du tri social métropolitain

##### *B- Le périurbain est-il compatible avec le développement durable ?*

Les liens entre morphologie urbaine et consommation énergétique sont complexes : s'ils sont avérés pour la consommation énergétique directe, ils sont moins évidents pour la consommation énergétique indirecte (travaux de Perrels et Norland).

On met souvent l'accent sur les économies d'échelle en zone dense, mais il y a aussi des dés-économies trop peu étudiées.

##### *C- Quelques questions*

- Quelle périurbanisation ? Il y a en effet des exemples d'éco-quartiers périurbains (effort environnemental, mutualisation des équipements, autogestion...). Cf. Hjortsoy, Eva-Lanxmeer.
- Parle-t-on de la périurbanisation actuelle ou à venir ?
- À quels coûts la périurbanisation peut-elle être compatible avec le développement durable ?

*D- Premier enjeu : prévenir la périurbanisation diffuse*

*Pour cela, il convient d'agir sur les moteurs*

L'accès au logement et à la maison individuelle, l'augmentation des capacités routières, la recherche de la qualité environnementale, le subventionnement par les pouvoirs publics sont autant de moteurs :

- Qui sont encouragés (aides à l'accession, politiques de voiries, dotations de l'État aux communes)
- Plus que freinés (lois et documents d'urbanisme, péréquation fiscale sont des freins faibles).

*Des points de blocage*

Le fractionnement des pouvoirs publics, l'intercommunalité faible, les périmètres de planification soumis aux oppositions rural / urbain, la difficulté à mobiliser du foncier.

*L'exemple nantais*

Des réponses originales : un prêt à taux zéro nantais au plafond doublé pour une accession dans la communauté urbaine ; une politique d'acquisition foncière ; des pôles relais et des coupures vertes promus ; un soutien à l'agriculture périurbaine (en partenariat avec la Chambre d'Agriculture)

Les axes du Schéma de cohérence territoriale : le resserrement urbain ; le polycentrisme (4 pôles relais à renforcer et un centrage de la périurbanisation sur les bourgs, ce qui implique de travailler la notion de densité en périphérie) ; une charpente verte (protection des espaces naturels et agricoles : il est alors question du maintien de l'agriculture et non de sa nature)

Mais des constats : la planification se fait dans un sens est-ouest alors que les enjeux de l'étalement sont au nord ; la conscience d'agglomération est fragile face à l'appartenance et aux jeux communaux (diversité des positionnements des maires de périphérie sur ces enjeux)

Que peut faire une métropole face à l'urbanisation diffuse ? de la pédagogie, un renforcement des centres, des actions dans les interstices et un encouragement à ce que l'agriculture occupe du terrain (mais il y a là une asymétrie dans le rapport de forces).

→ Quels outils fonciers sont nécessaires ? Une loi foncière ?

Quid des dispositifs d'accès aidé au foncier en zone dense ?

Quid du gouvernement urbain ?

Les attentes des acteurs sur ces sujets sont fortes.

*E- Deuxième enjeu : la mise en compatibilité du périurbain avec le développement durable (gérer le présent, construire du périurbain durable).*

*L'urbanisme durable est possible en périurbain*

Eco-quartiers avec transports en commun, mixité fonctionnelle, perméabilité des sols, bio-diversification...

*Les atouts potentiels du périurbain*

Circuits courts pour l'alimentation énergétique et les denrées alimentaires

Hybridation nature / ville.



## Débats de la matinée

*Jean Claude Bontron*

On est bien dans un balancement entre prévenir la périurbanisation et l'organiser avec des objectifs de développement durable.

Le mitage, fruit d'une accumulation de décisions individuelles, a toujours été stigmatisé non pas seulement en tant qu'espace socialement, écologiquement et économiquement mal organisé mais aussi en tant que processus qui a échappé à la décision publique.

Mais si on revoit la périurbanisation à l'aune du développement durable, cela peut-être un bon modèle :

- l'immeuble énergétiquement durable est plus facile à réaliser dans l'individuel que dans l'habitat collectif ;

- l'articulation entre résidentiel et emplois / services (travail à domicile, services qui se déplacent vers le consommateur) est à repenser.

Il y a des nouvelles formes de périurbanisation à trouver tout en répondant aux attentes sociales.

Le principal problème est celui de la gouvernance : pour une bonne organisation du périurbain, il faut faire travailler ensemble des acteurs qui ont des logiques individuelles fortes. Il faut s'interroger sur les modalités de gouvernance des collectivités publiques mais aussi des habitants eux-mêmes (formes d'auto-organisation collective locale). Il n'y a pas de modèle valable partout, chaque contexte est différent.

Il y a toute la question du patrimoine paysager, le développement durable ne revient pas à tout préserver en l'état.

La gestion du temps, de la durée est nécessaire : on ouvre des écoles maintenant mais il faut s'interroger sur ce qu'elles seront dans 20 ans pour trouver des réponses dans la durée.

La question de l'agriculture enfin : les espaces agricoles périurbains sont des espaces mal utilisés en attente de spéculation. Ne pas oublier aussi que la France ne manque pas d'espace agricole, et qu'elle a des réserves de productivité importantes.

*Olivier Frérot, directeur de l'Agence d'Urbanisme de Lyon*

Toutes ces questions sont très partagées par les professionnels et les élus. Pour reprendre un peu point par point les thèmes abordés :

- la gouvernance : on en est aux balbutiements, ça coince. Depuis 5-6 ans, on a un InterSCOT : un SCOT central et 10 autour relevant de la Région Urbaine Lyonnaise. C'est une forme de réponse à la disparition locale de l'État : avant, la Région faisait la coordination mais ce n'est plus le cas. L'État va-t-il aider à bien gouverner les métropoles ? Ce n'est pas si sûr. Il faut donc s'organiser localement. L'ingénierie métropolitaine est à ce titre intéressante : coexistent les agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Étienne, et le travail s'engage aussi avec celle de Grenoble : jusqu'où travailler ensemble ? La discussion autour d'une agence métropolitaine est intéressante, elle structurerait l'ingénierie métropolitaine et serait le signe d'une avancée de la gouvernance du territoire métropolitain.

- les transports : il y a un projet REAL dans l'idée d'une carte orange. Mais l'articulation entre les 4 Départements, la région et les EPCI est problématique. La question de l'organisation politique des organismes de transport est fondamentale mais compliquée.

- la ville des courtes distances : tout le monde en est convaincu. À Grenoble par exemple, le chrono aménagement est légion (contrôle de la vitesse pour rééquilibrer le territoire).

- la métropole polycentrique : là encore, c'est un modèle validé (rapprochement emploi, services et habitat) mais comment le met-on en œuvre ?

- un réseau des espaces naturels et agricoles : inversion du regard à l'œuvre : les lieux non bâtis deviennent le cœur de la ville, l'enjeu est dans la connexion jusqu'au centre ville de ces espaces non bâtis (fleuve, parcs, jardins). Projet de PENAP (périmètre d'espaces naturels et agricoles périurbains) où on descend jusqu'au niveau parcellaire pour déterminer les périmètres stratégiques.

- la question sociale : il y a à inventer des solutions face au problème du logement social, de la crise du logement et de la croissance démographique prévue : comment construire ? Où ?

- la santé : elle n'est pas bien prise en compte par les documents d'urbanisme : qu'est-ce qu'un PLU qui prend en compte la qualité de l'air ? la question de l'énergie ? la santé ? la qualité de vie ? On ne sait pas faire.

- le foncier : la question est mal traitée, il y a un lourd blocage qui fait que ces politiques sont rarement sur du long terme (exception rennais).

- le numérique : cette question est évacuée de toutes les politiques, or c'est ce qui modifie nos comportements de vie : installe-t-on ou non le haut débit dans le périurbain ?

→ on a dépassé le stade du « le périurbain, c'est mal » : mais alors comment faire en sorte que ce soit bien, puisque ça existe ?

*Olivier Roussel, directeur du département « grands territoires » à l'Agence d'Urbanisme de Lyon*

Se passe à Lyon ce qui se passe partout ailleurs : une périurbanisation à un degré jamais atteint, malgré la loi SRU, malgré les SCOT. Les politiques en faveur des transports en commun fonctionnent dans le centre mais en périphérie la voiture domine de manière écrasante (tri-motorisation fréquente des ménages).

La réglementation renforcée a pu avoir des effets contreproductifs (l'agglomération centre devient trop coûteuse pour les ménages et les entreprises)/

3 inversions du regard sont proposées sur ce territoire :

- le regard devient d'abord métropolitain et non plus centré sur l'agglomération ;

- l'espace vide ou en creux est vu positivement et on y fait des projets ;

- les équipements routiers sont minorés au profit du RER lyonnais : la méconnaissance du fonctionnement et de la structure ferroviaire était forte. L'agence d'urbanisme a développé avec la Région un discours sur l'étoile, le fonctionnement, le cadencement et les investissements nécessaires.

Par ailleurs, on fait le lien entre le plan, le schéma et la politique qui va avec. Planifier, représenter et passer à l'action sont indissociables, en associant les opérateurs et les partenaires. Le plan, le schéma n'a de sens que si les élus et les différents acteurs sont autour de la table : on réinvente le dialogue avec les élus. Pour l'instant, les opérations menées sont ponctuelles, l'effet de masse est absent, il faut faire place aux acteurs privés, aux habitants pour y parvenir.

Sortir de la vision autocentrée est nécessaire : il faut en finir avec le malthusianisme de l'agglomération centre, qui augmente les coûts de logement et repousse les ménages plus loin ; il faut arrêter de sauver une ceinture verte si cela se traduit par une baisse des espaces de nature en périphérie.

Le développement vertueux serait de renforcer les polarités : les expertises montrent l'intérêt de la ville des courtes distances, il faut agir sur les déplacements à l'intérieur des bassins de vie en y créant des modes alternatifs à la voiture.

*Martine Berger*

4 idées pour sortir des lieux communs :

- le terme périurbain pose question : qu'est ce qu'on y met ?
- le problème des politiques publiques, de la gouvernance métropolitaine nécessaire mais des politiques publiques contradictoires entre échelles et entre domaines (habitat, emploi...);
- la vision simpliste de la demande sociale : il y a aussi un malthusianisme des habitants, un problème de partage des espaces entre groupes sociaux ;
- la réflexion sur le polycentrisme et la ville des courtes distances : certains travaux ont montré qu'il n'y a pas que des aspects positifs (cf. accès à un certain volume d'emploi pour les catégories les moins motorisées).

*Monique Gadais* fait part d'un travail mené pour le Certu sur les enjeux sociétaux des NTIC (P. Vidal, L. Rougé).

*Estelle Ducom* mentionne l'exemple japonais pour illustrer l'idée des équipements évolutifs en fonction du cycle de vie (les écoles deviennent des maisons de retraite). Ce qui a été plus ou moins tenté en France (villes nouvelles) mais sans grand succès (*Martine Berger*).

*Françoise Jarrige* revient sur la question foncière qui illustre les contradictions des politiques publiques. La fiscalité actuelle n'est pas du tout adaptée aux enjeux. La rentabilité foncière fonctionne à plein et on ne peut pas lutter contre si on ne la remet pas en cause.

*Olivier Roussel* précise le contenu des projets sur les espaces agricoles et naturels à Lyon. Cela part d'une réflexion sur les échelles : en effet, on se pose la question de la légitimité d'une collectivité qui protège un espace naturel à qualité environnementale moyenne et à 400 mètres du tramway alors que des logements pourraient y être construits.

Les PENAP relèvent d'une démarche conjointe. Dans l'idéal, cela devrait déboucher sur la définition de périmètres d'action foncière repris dans la trame verte des SCOT. Il s'agirait d'espaces pérennes sur lesquels des efforts seraient menés pour que l'agriculture soit viable et attractive (grâce à un soutien à l'appareil productif agricole). Cela devrait déboucher sur une maîtrise foncière publique. Le problème, c'est l'embarras du choix dans les outils : politique foncière du Grand Lyon, EPORA (Etablissement Public foncier de l'Ouest Rhône Alpes), volonté forte de la région...

*Jean Claude Bontron* revient sur la place des agriculteurs dans le périurbain : ils ont une double casquette, celle de gestionnaires économiques et celle de gestionnaires patrimoniaux. À ce titre, les baux proposés sont précaires et ne permettent pas d'investissement à long terme. La question du partage de la plus value foncière traîne depuis 50 ans. *Cyria Emelianoff* indique qu'à ce sujet, la France est frileuse : dans d'autres pays européens, des systèmes existent tels que la reversion de 30 % de la somme ou la cession de 30 % du terrain à la collectivité.

*Nora Semmoud* revient sur ce qui lui semble être un grand absent des débats : la population périurbaine, ses pratiques, ses perceptions... Or on ne peut pas aider les politiques publiques et les opérateurs si l'on ne s'intéresse pas à cette demande sociale dans sa confrontation aux politiques publiques (qui traduisent certains comportements). On peut également s'interroger sur l'impact de ces politiques de développement durable sur ces ménages : certaines opérations labellisées HQE mènent à de nouvelles formes d'exclusion. Les aspects techniques de la démarche HQE laissent souvent de côté ces questions d'usage et d'appropriation.

*Eric Charmes* insiste sur un autre problème, celui de l'appropriation par les habitants de terrains sans les acheter via les documents d'urbanisme qui gèlent des espaces. Il y a une

iniquité entre les propriétaires qui bénéficient de la première vague d'urbanisation et ceux qui sont soumis au gel voulu par cette première vague périurbaine qui cherche à préserver son cadre de vie. Les communes périurbaines ne rejoignent pas le noyau urbain comme ont pu le faire autrefois les faubourgs : le report se fait plus loin parce que le robinet de l'urbanisation se ferme. Le débat se pose autour de l'acceptabilité de la densification.

*Didier Desponds* revient sur l'idée que le périurbain ne se comprend que par rapport à l'agglomération et non en soi. Le coût de l'immobilier, le cadre de vie, les aménités, l'accès à l'emploi en étaient les moteurs, mais des changements se profilent notamment autour de la question du coût de la mobilité. Les collectivités territoriales s'en préoccupent de plus en plus et essaient d'anticiper.

Pour *Hélène Subremon*, il y a beaucoup de questions autour de la compatibilité entre la périurbanisation et le développement durable, des mobilités, des espaces publics, beaucoup moins autour de l'habiter chez soi, notamment dans un contexte de crise énergétique. Il faudrait revenir à l'espace domestique : quelle qualité du bâti ? Quels modes d'habiter ? L'espace domestique parle aussi de cette compatibilité.

*Benjamin Motte* revient sur le problème de définition : les chercheurs ont des entrées différentes dans le périurbain, qui impliquent des problématiques différentes et donc des définitions différentes. Définir un effet de seuil, un périmètre pertinent en soi n'est pas possible, il y a un gradient, on est face à un espace intermédiaire entre urbain et rural : pourquoi vouloir le délimiter ? Il faut accepter la variété des situations, la notion de gradient qui varie en fonction des problématiques qui nous intéressent.

*Nathalie Ortar* précise deux points :

- réfléchir à l'échelle métropolitaine est une avancée mais il faut aussi mobiliser une autre échelle pour comprendre où les gens se localisent, c'est celle de plusieurs aires métropolitaines à l'intersection de laquelle s'installent les populations ;
- concernant les NTIC, il faut composer avec les réticences des entreprises pour le travail à domicile.

*Martine Berger* complète la réflexion de Benjamin Motte : le terme périurbain est un raccourci pour réunir des formes de transition en évolution. On raisonne bien sûr à l'échelle d'un territoire entier, comme le montre le nom de l'atelier : dynamiques résidentielles de l'urbain au rural.

*Lionel Rougé* conclut la matinée en mettant en évidence la jeunesse de ce territoire par rapport au temps long de la ville. L'évolution des populations dans ce territoire qui lui-même évolue de manière différenciée est une nécessité qui encourage à faire un travail qualitatif sur le long terme pour bien comprendre ces espaces.

**Intervention de Martin Vanier, Professeur à l'Université de Grenoble (UMR PACTE) :  
« Fictions périurbaines...quoique »**

Martin Vanier présente les travaux du groupe de la DIACT sur la prospective des « futurs périurbains ». Il ne s'agit donc pas d'un travail de recherche mais de prospective : peu d'observation et de collecte de données mais un bricolage de représentations qui invite à changer le regard.

La démarche a procédé en 3 temps :

- printemps 2007 : plusieurs experts viennent animer des controverses pour remettre en cause la *doxa* sur un périurbain contraire à toutes les politiques publiques, au bon sens, ennemi du développement durable... Tout un discours à déconstruire ! Des intervenants tels que F. Moriconi-Ebrard, J.C. Castel, O. Piron, B. Poirier (VP de Rennes Métropole) ont été invités.
- élaboration de scénarios : 150 problématiques sortent de la bouche des membres du groupe de travail, elles sont regroupées en 4 problématiques pour laquelle chacun imagine des projections à 20 ans, projections qui sont à leur tour regroupées en 7 conséquences qui débouchent sur 5 scénarios, processus envisagés / envisageables. Aucun n'est en soi bon ou mauvais, ils sont hétérogènes, avec des « bons » et des « mauvais » côtés.

*Scénario 1 le périurbain digéré par l'urbain*

Le coût de la mobilité et les contraintes environnementales sont tels que c'est la fin de la dispersion. C'est le succès du modèle urbain compact le long des corridors ferroviaires. On revient à une dualité ville / campagne appuyée sur une transformation du périurbain en banlieue. C'est un scénario sage porté par le monde des professionnels mais les élus sont conscients que ce n'est pas réalisable.

*Scénario 2 : le périurbain dissout dans le confort spatial*

La périurbanisation est dominante sous la forme d'une nébuleuse. La réponse aux exigences environnementales se fait par des micro-solutions individuelles. La différenciation est forte entre là où ça se passe bien grâce à une bonne gouvernance locale et là où ça se passe moins bien. Pour beaucoup d'acteurs locaux, c'est un scénario probable.

*Scénario 3 : le périurbain transformé en conservatoire péri-rural*

La société urbaine est tendue vers la question de l'accès à la nature et de sa préservation. Cette dernière se fait sur le littoral, les frontières, les lisières de l'espace périurbain que l'on certifie, sanctuarise. Le périurbain est autour du rural, sanctuaire sauvage où on distille le bon usage de la nature. C'est un scénario socialement discriminant (cela existe déjà autour des PNR) et ouvert à l'innovation. C'est un périurbain positif, en rupture avec le modèle actuel. On y retrouve la logique de clubs.

*Scénario 4 : le périurbain saisi par l'inter-territorialité*

On assiste à un renversement de centralités : le périurbain devient une position intéressante entre les villes, permettant d'accéder à plusieurs villes. C'est un entre deux, une interface, un réseau, un périurbain interterritorial où l'installation de gares, de CHU... est pertinente. C'est une réalité fonctionnelle et sociale, un périurbain en marche et qui affirme une vertu politique, une capacité de projet puisqu'il représenterait une stratégie territoriale de connexion. Là encore toutes les places ne seraient pas gagnantes : la compétition entre ces points est forte.

*Scénario 5 : le périurbain réquisitionné par les villes-régions*

C'est le scénario 1 poussé plus loin : la ville est le seul lieu fréquentable, le périurbain devient un espace technique nécessaire pour la ville en tant qu'il produit des biens écologiques mais où il n'y a plus intérêt à habiter.

Pour conclure,

Le scénario 1 est vertueux mais soumis au doute des politiques ?

Le scénario 2 insoutenable mais considéré comme tendanciel et probable par les élus ?

Le scénario 3 séduisant mais ségrégatif ?

Le scénario 4 ... mais trop honnête ?

Le scénario 5 alarmant mais inaudible ?

*Les enjeux stratégiques*

Changer les représentations (dénominations, zonages, représentations).

Coordonner les territoires plutôt que les recomposer (le millefeuille n'est pas si mal).

Mettre en valeur les ressources spatiales.

Générer de nouvelles recettes fiscales (en faire un lieu dont l'aménagement fabrique de l'enrichissement).

Donner à la Région la mission de coordination des acteurs et des espaces périurbains.

Faire vivre l'innovation dans l'espace périurbain.

Intervenir en partenariat public privé (contre le laisser faire privé public).

Inciter plutôt qu'interdire (la planification, les SCOT seront probablement peu efficaces).

#### 4- Débats de l'après midi

*Françoise Jarrige* s'interroge sur la réaction des élus.

*Martin Vanier* cite quelques réactions : celle du maire de Poitiers qui « achète le scénario 4 », celle du président d'une communauté de communes voisine qui avoue à demi mots être en train de faire le scénario 3 en entremêlant activités, habitants et agriculture, tant pis pour le tri social. C'est intéressant car cela montre que le projet politique dans le périurbain est possible à leurs yeux. Peu revendiquent le scénario 2 qui est le fond du problème. En tout cas, cela montre que la stigmatisation politique du périurbain est terminée.

*Quelqu'un* remarque qu'aucun scénario n'évite la discrimination sociale.

*Martin Vanier* le reconnaît, il n'y a pas de piste pour un projet social. Tous les scénarios sont ségrégatifs, différenciateurs.

*Quelqu'un* ajoute que pourtant un scénario envisage une rupture environnementale alors pourquoi pas une rupture sociale ou économique ?

*Martin Vanier* pose la question : qui envisage aujourd'hui une rupture sociale ? L'environnement est partout mais il n'y a pas de discours sur le social. Pourquoi n'imagine-t-on plus de rupture sociale ? Les 5 scénarios de l'INRA sont à peu près comparables mais vus des espaces ruraux ; or là non plus, il n'y a pas de lecture de la transformation sociale. On est dans une pensée unique de la société.

*Cyria Emelianoff* demande de quel social on parle car il y a comme une étanchéité entre la question environnementale et la question sociale. Où est la métropole dans le scénario 2, disparaît-elle ? Quel est le fonctionnement économique ? Le scénario 4 fait-il abstraction de la question énergétique ?

*Martin Vanier* reproche au social d'être partout et donc nulle part. Quand il dit que le groupe n'a pas traité le social, c'est qu'il ne s'est pas posé la question « où sont les pauvres ? ». Le social est approché par la localisation des riches et des pauvres. Il n'y a pas eu de question sociale traitée dans la mesure où le groupe n'a pas su dire ce qu'il advenait des pauvres dans chaque scénario.

Le scénario 2 ne fait pas l'impasse sur la métropole mais donne accès à des territoires libérés. Le scénario 4 reconnaît que la mobilité a un coût mais que ce n'est pas un problème : sans doute la voiture électrique sera répandue et mettra un terme à l'angoisse énergétique. C'est pour l'instant le coût social de la disparition de la filière automobile qui a interdit la mise sur le marché d'une voiture électrique.

*Françoise Jarrige* demande s'il y a eu une influence d'autres expériences européennes dans cette prospective.

*Martin Vanier* montre que l'Europe du Nord identifie la question dans un contexte plus périurbanisé que la France mais ne développe pas de conception stigmatisante et de lutte contre cela. L'Europe du Sud occulte encore le sujet alors que la situation est explosive. En France, on est dans une diversité de situations. Mais il est clair que le périurbain autour de Genève, du Luxembourg doit se lire à la lumière du scénario 3 de l'inter-territorialité. La frontière est un bel objet périurbain.

*Quelqu'un* demande s'il y a des zones de désert dans les scénarios.

*Martin Vanier* précise que dans le scénario 1, il y a des zones rurales moins soumises à la pression résidentielle et où la baisse démographique est possible. Il n'y a pas réellement de désert mais des zones d'apaisement de la pression démographique.

*Martine Berger* revient sur la question des pauvres en insistant sur l'atomisation des phénomènes dans le périurbain.

*Quelqu'un* demande où sont les vieux dans les scénarios

*Martin Vanier* cite l'idée du Plan Vermeil, livre de R. Debray : tous dans un département, l'Ardèche. Non, il y en a partout. Il y a place pour tout le monde dans tous les scénarios.

*Laurent Cailly* demande si la demande sociale a été évaluée, les scénarios soumis aux habitants, en particulier aux jeunes.

*Martin Vanier* décrit une intuition : les plus réactifs et créatifs sont souvent les anciens par rapport aux jeunes qui sont ancrés dans le modèle actuel. La prospective se fait avec ceux qui ont vécu. Une piste structurante pour la périurbanisation est l'alimentation, c'est un facteur de reconstruction de notre système de valeurs à l'égard de ce territoire. C'est un champ de valeurs essentiel pour des gens qui ont une culture du repas et peuvent trouver ça autour de chez eux.

*Nora Semmoud* trouve plausibles ces scénarios au regard des dynamiques déjà à l'œuvre dans certains territoires. Mais deux questions se posent : comment dans ces scénarios qui prolongent des dynamiques les politiques publiques vont-elles s'insérer ? Comment les pratiques de la population s'y insèrent-elles aussi ? Cela manque d'action politique et de population, notamment marginale.

*Martin Vanier* précise que la prospective n'est pas de la stratégie mais montre à des acteurs qu'il y a d'autres futurs possibles afin de les déstabiliser. Les scénarios ne sont pas tendanciels mais des séries de logiques plausibles, sans que rien ne soit joué. Le politique ne doit pas choisir mais s'interroger sur le type de politique à mettre en œuvre pour, contre, avec... telle ou telle orientation. Dans chaque scénario il y a des politiques publiques sous-jacentes. Ce ne sont pas des préconisations mais des choses qui pourraient arriver.

*Christiane Thouzellier* trouve intéressante la notion de confort spatial, pas seulement dans un contexte de dé-densification mais à toutes les échelles (le jardin comme une pièce de l'habitat...)

*Guillaume Pouyanne* se demande si les scénarios pourraient coexister dans une aire urbaine et si oui comment.

*Martin Vanier* confirme cette idée, il y aura de tout partout à l'échelle de la France comme à l'échelle de grandes régions urbaines comme celle de Lyon où il n'y a pas qu'une seule logique périurbaine mais plusieurs discours politiques. Il s'agit de dire aux élus « faites de l'aménagement, du péri-urbanisme en choisissant entre plusieurs options, plutôt que de lutter



contre la périurbanisation ». Il faut sortir de la pensée unique, du discours sur « le périurbain est un échec qu'il faut densifier ».

*Christophe Guerrinha* trouve intéressants les schémas qui ne mettent pas le centre (la ville) au centre. C'est toute la question du regard sur le périurbain, l'interpellation du périurbain dans son rôle politique.

*Cyria Emelianoff* s'interroge sur la biodiversité que *Martin Vanier* renvoie au rang de controverses, de discours à déconstruire.

*Eric Charmes* ne voit que des scénarios résidentiels, mais pas d'emploi.

*Martin Vanier* rectifie cette impression : le scénario 4 qui en fait un espace fonctionnel comprend des zones d'emploi, le scénario 3 fait aussi du périurbain un lieu d'activités, tout comme le scénario 2 où la nébuleuse concerne aussi l'emploi. Les emplois et les activités se périurbanisent autant que les habitants, les premiers consomment d'ailleurs plus d'espace que les seconds actuellement.

*Martin Vanier* accorde à *Nathalie Ortar* que les scénarios d'évolution de l'emploi et de la société dans leur globalité n'ont pas été pris en compte.

*Xavier Desjardins* pense que ces scénarios peuvent aider les élus à se positionner car ils représentent des images mentales de différents acteurs sur le futur. On lit derrière chaque scénario en effet la présence d'un acteur et de son discours : les agences d'urbanisme pour le scénario 1, les conseils généraux pour le scénario 2, les communautés de communes pour le scénario 3, la SNCF et les grands équipements pour le scénario 4. Le SCOT est une combinatoire des 4 avec la prédominance du scénario 1 puisque la plume est tenue par les urbanistes.

*Christopher Bryant* mentionne que l'avenir est toujours déjà là, marginalement. La fonction alimentaire est très importante, préserver cette ressource et dynamiser l'agriculture est important.

## 2. Programme de l'atelier des 20 et 21 mars 2009, Université Paris 1.

### Séminaire du 20 Mars

#### Matinée : Les habitants entre espace public et espace privé

Après la séance de relance de l'atelier de septembre 2008, cette première séance de séminaire a rassemblé une trentaine de chercheurs, provenant d'une vingtaine d'équipes de recherche, pour inaugurer une nouvelle modalité de fonctionnement : deux journées de travail, l'une consacrée à un séminaire, l'autre à une visite de terrain en compagnie de chercheurs et d'acteurs (politiques, professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme...).

**Pauline Frileux**, École Nationale Supérieure du Paysage de Versailles,

*La construction naturelle et sociale des « bocages pavillonnaires »*

Ce que l'on peut nommer le « bocage pavillonnaire » relève à la fois d'une construction culturelle et d'une production sociale. Il perpétue le modèle de la clôture haute et occlusive et refuse le modèle anglais de la clôture basse. Qu'elle soit variée ou monotone, la clôture doit isoler, protéger du regard et ce, quelles que soient les relations à la nature, au voisin et à l'étranger. Le bocage pavillonnaire représente par ailleurs, à l'échelle de l'îlot de maisons, un enjeu pour l'ensemble des copropriétaires : les îlots de maisons ou portions de rues sont autant d'espaces politiques, symboliques et culturels mis en forme et défendus par les copropriétaires qui s'identifient à ce lieu. L'entretien de la clôture engage à ce titre l'identité du groupe (en ce sens, le lotissement s'apparente à une « production sociale »). Cette mise en forme est le corollaire indispensable de l'appropriation du lieu.

Pauline Frileux (École Nationale Supérieure du Paysage de Versailles) s'est tout d'abord attachée à analyser, d'un point de vue ethno-écologique, la construction naturelle et sociale des bocages pavillonnaires à partir de deux terrains, l'un en ville nouvelle francilienne et l'autre dans l'agglomération rennaise : il s'agissait de montrer le rôle des acteurs de divers ordres (habitants, jardinerie, législateur...) sur l'aspect des haies séparant les parcelles des périurbains. Au-delà du désir d'intimité, c'est la production sociale de ce linéaire bocager qui a été mise en évidence, autour des notions de respect et d'image du quartier.

**Jean-Michel Léger**, CNRS, IPRAUS, École d'Architecture de Paris-Belleville

*Les habitants des lotissements face à l'hypothèse de la densification*

En recommandant la maîtrise de l'étalement urbain, la loi SRU n'a fait que confirmer la traditionnelle tendance des pouvoirs publics et des responsables de l'urbanisme en faveur de la densification des territoires habités. Les simulations de densification se multiplient ainsi localement, dans les DDE ou les CAUE, et certains PLU encouragent désormais la diminution de la taille de la parcelle constructible quand le règlement du lotissement devient caduc. Pourtant, les bonnes résolutions énoncées au nom d'un prétendu intérêt général ne risquent-elles pas de se heurter au NIMBY ? Éléments de réponse à partir d'une enquête au cours de laquelle l'hypothèse de la densification des lotissements a été soumise à des habitants des pourtours d'Annecy.

Jean Michel Léger (CNRS, IPRAUS, École d'Architecture de Paris-Belleville) a ensuite analysé le comportement des habitants face à l'hypothèse de la densification. Face à ce

discours dominant d'un nécessaire retour à la ville dense, des simulations ont été tentées par des architectes dans la région d'Annecy pour faire évoluer les lotissements existants. Mais le retour du travail d'enquêtes a montré les réticences des habitants face à un tel projet, pour plusieurs raisons : la crainte de la saturation du trafic automobile, celle de la fin de l'homogénéité induite par ces divisions de parcelle, les problèmes juridiques qui naîtraient de ces divisions autorisées par le PLU mais interdites par le cahier des charges. On voit ainsi l'étendue des difficultés soulevées par cette hypothèse de densification qui explique la résistance des lotis.

### **Après-midi : La production des ensembles pavillonnaires périphériques**

**Renaud Le Goix**, Université Paris 1 - UMR Géographie-cités

*Acteurs, collectivités locales et contextes locaux dans la production des lotissements périurbains.*

Cette intervention porte sur la genèse des espaces résidentiels de front d'urbanisation, et les forces qui les structurent : si les acteurs privés contribuent largement à la production de l'espace (investisseurs, aménageurs, promoteurs), les collectivités locales jouent un rôle clé, pratiquant par exemple la sélection sociale des résidents, une restriction de l'offre foncière ou à l'inverse des politiques de densification. Cette intervention propose un cadre pour l'analyse de l'imbrication des effets de contexte dans la production des espaces résidentiels périurbains. Elle repose sur une analyse comparative menée sur divers types de lotissements résidentiels à Los Angeles et en Île-de-France.

Renaud Le Goix (UMR Géographie-cités, Université Paris 1) présente un exposé sur les acteurs, les collectivités locales et les contextes locaux dans la production des lotissements périurbains. La question posée consiste à savoir si la périurbanisation contribue à inventer de nouveaux modèles de production de l'espace résidentiel. Les hypothèses sont formulées à partir de la réalisation de deux typologies de lotissements, l'une en fonction de la morphologie viaire et l'autre en fonction du front de contact avec l'environnement immédiat. Ces hypothèses sont au nombre de trois : le nombre de lotissements tous types de front de contact diminue sauf pour les contacts agricoles et industriels ; il y aurait un lien dans les années 80-90 entre les localisations près des forêts et espaces de loisirs, certaines CSP et certaines morphologies complexes ; l'augmentation des lotissements près des zones agricoles ne serait-il pas le fruit, au-delà de la raréfaction des terrains, d'un besoin d'isolement ? Ces hypothèses sont testées par une confrontation à la morphologie sociale des communes qui semblent révéler que les préférences pour une morphologie de lotissement et un type de contact sont fonction de la CSP, que les villes nouvelles sont à l'origine d'un effet de contexte (plus grande diversité) et que le front de contact relève de plusieurs stratégies : la faible mutabilité de la forêt choisie par les classes aisées ; l'utilisation des espaces agricoles comme zone tampon pour les classes moyennes supérieures. Les morphologies périurbaines semblent donc le fruit de jeux d'acteurs complexes, à différentes échelles.

**Annie Fourcaut**, Université Paris 1, Centre d'Histoire Sociale du XXe siècle

*Les lotissements défectueux de l'entre deux guerres, entre initiative privée et intervention publique*

Dans son intervention, Annie Fourcaut (Paris1, Centre d'Histoire Sociale du XXème siècle) présente ses travaux portant sur les lotissements défectueux de l'entre deux guerres, entre

initiative privée et intervention publique, cette intervention faisant écho à la situation observée aujourd'hui dans des lotissements périurbains lointains. Illustrée par des photographies, des coupures de presse et des cartes, sa communication a permis de travailler deux questions : celle de l'autonomie acquise par les classes populaires dans leurs choix résidentiels, l'invention d'une forme d'habitat et celle de l'intervention de l'État dans un contexte de crise urbaine liée à cette extension de lotissements. Ces derniers, de toutes tailles, portés par une grande diversité de lotisseurs, apparaissent dans un grand vide juridique, sur fond de spéculation, dans de toutes petites communes dépassées par les événements. C'est sur la question de la viabilisation des routes et rues que vont se porter les revendications populaires, débouchant sur les lois Sarraut (aménagement des voies) et Loucheur (prêts accordés aux familles pour financer la construction en dur de ces cabanes). Cet exemple est un modèle unique de croissance des banlieues françaises par le découpage du terrain opéré par des spéculateurs, l'évolution par étapes d'une cabane à une construction en dur, la viabilisation *a posteriori*, aidée par les pouvoirs publics suite aux revendications des mal lotis eux-mêmes : les classes populaires ont imposé à des politiques qui n'en voulaient pas un modèle résidentiel.

**Françoise Dubost, CNRS**

*Le lotissement des Coudreaux à Courtry (Seine et Marne), des années 1920 aux années 1980*

Pour créer, dès 1915, le lotissement des Coudreaux à l'emplacement d'un bois, les lotisseurs se sont contentés, comme c'est presque toujours le cas à l'époque, de vendre le terrain sans s'occuper de viabilité ni d'assainissement. Il est resté plus longtemps qu'ailleurs un lotissement « défectueux », où l'application de loi Sarraut de 1928 a été particulièrement difficile. L'enquête ethnologique menée auprès des premiers installés (ceux qui étaient encore vivants lors de cette enquête) a permis de mieux cerner les raisons de ce retard et de compléter les documents d'archives. Premier noyau d'urbanisation en milieu rural, le lotissement des Coudreaux est resté longtemps isolé, mais depuis la fin des années 1970, la progression de l'urbanisation a été rapide.

La journée se termine sur l'intervention de Françoise Dubost (CNRS, CSA) qui présente le lotissement des Coudreaux à Courtry des années 1920 à 1980. Cette histoire a été recueillie auprès des premiers habitants du lotissement dont les témoignages étaient extrêmement riches. Ce lotissement a mis très longtemps avant d'être viabilisé au motif que les acquéreurs étaient non résidents permanents mais l'absence de viabilisation les empêchait de le devenir... C'est là aussi le récit d'une construction par étape, d'un dimanche à la campagne à l'achat d'un lot et à l'auto-construction, avec l'aide de la famille. Le récit d'une solidarité et d'une convivialité regrettées, où la fête était importante. C'est aussi l'histoire d'une densification progressive sous l'effet de la revente d'un bout de la grande parcelle achetée au début.

### **Conclusion et discussion sur les activités du GIS.**

L'ensemble de ces interventions a donné lieu à des échanges fructueux, des questions stimulantes et des perspectives qui le sont tout autant. L'intérêt de regards disciplinaires variés, de rencontres inter-équipes, qui permettent aussi de rendre compte de contextes locaux divers, est de nouveau apparu à l'issue de cette journée, confirmé par la journée de terrain du lendemain.

### **Journée de terrain du 21 Mars**

Sous la conduite d'Éric Charmes ((Institut Français d'Urbanisme, Université Paris 8), le circuit dans l'est francilien a montré les particularités du contexte parisien dans sa diversité (ville nouvelle de Marne-la-Vallée, village périurbain transformé en bourg, club résidentiel, effet de site lié à la proximité de l'aéroport de Roissy, ancien lotissement défectueux de l'entre deux guerres).

Bertrand Ousset, directeur général adjoint de l'EpaMarne a accompagné la visite à pied du centre urbain du Val d'Europe, avec notamment les quartiers situés de part et d'autre du centre commercial régional ainsi que la visite de la ZAC des 2 golfs à Bailly-Romainvilliers.

### 3. Programme de l'atelier des 10 et 11 septembre 2009 à Tours

Université de Tours (UMR CITERES 6173, Équipe Cost)

#### Séminaire du 10 septembre à la MSH Villes et territoires

**Les mobilités résidentielles dans les espaces périurbains.  
Approches internationales et régionales.**

***Matinée : Mobilités résidentielles. Approches et comparaisons internationales***

**Nora Semmoud** (Université de Tours, CITERES, équipe EMAM) : *Mobilités résidentielles et reconfigurations territoriales au Maghreb.*

La communication présente les premières conclusions de la recherche FSP<sup>1</sup> sur le Maghreb, en ce qui concerne son 1<sup>er</sup> axe « Mobilités résidentielles et reconfigurations territoriales ». Elle met en évidence, en 1<sup>er</sup> lieu, les deux facettes de la mobilité spatiale, celle de l'exclusion et celle de l'intégration spatiale, tant à l'échelle des pays, où les migrations dessinent de nouvelles fractures territoriales, qu'au sein des agglomérations, où le mouvement de « desserrement » de la population vers la périphérie reconfigure l'espace en définissant des « fragments » socio-spatiaux et en faisant « éclater » la centralité. Apparaissent alors des inégalités face à la mobilité où les temporalités reflètent les trajectoires sociales. En 2<sup>ème</sup> lieu, elle éclaire sur les logiques de l'action publique en matière d'habitat et leur impact sur les mobilités, en soulignant la prédominance de la volonté de régulation sociale sur celle de l'intégration sociale et urbaine et en décryptant la complexité des voies d'accès au foncier et à l'immobilier. En 3<sup>ème</sup> lieu, elle focalise sur les stratégies d'ancrage et de mobilité sociale des citoyens, notamment à travers leurs actions individuelles et collectives pour leur intégration urbaine.

**Alphonse Yapi-Diahou** (Université Paris 8, Ladyss) : *De périphérie en périphérie. Mobilités résidentielles à la périphérie d'Abidjan.*

**Diana R. Villarreal González , Ma. Antonia Correa Serrano** (Université Autonome Métropolitaine, Xochimilco) : *Effets de la croissance urbaine sur le logement, le transport et l'environnement dans les délégations du sud de la ville de Mexico.*

L'extension de la zone urbaine de la Ville de Mexico, résultat de la croissance démographique et des migrations à l'intérieur de la ville, a produit un développement urbain sans ordre qui porte atteinte à l'écosystème et à l'équilibre environnant de la région.

L'objectif de cette communication est d'analyser quelles ont été les zones les plus touchées par la croissance urbaine dans la partie sud de la Ville de Mexico, étant donné l'accroissement démographique, la croissance des zones de logements ainsi que les problèmes des transports et des voies de communication ; les auteurs montrent également quelques effets négatifs sur l'environnement par l'occupation des zones qui devraient être dédiées aux activités agricoles.

<sup>1</sup> (Fond de solidarité prioritaire) Ministère des affaires étrangères : *Faire la ville en périphérie (s). Territoires et territorialités dans les grandes villes du Maghreb.* Coordinateur scientifique Pierre Signoles, EMAM (CITERES UMR CNRS 6173) Tours (2006-2009).

### **Après midi : Mobilités résidentielles dans l'Ouest et en Île-de-France**

**François Madoré** (Université de Nantes, ESO), **Rodolphe Dodier** (Université du Maine, ESO), *Déménager vers les espaces périurbains en Pays de la Loire.*

L'enquête PERIURB auprès de 917 ménages de différentes communes des Pays de la Loire permet d'analyser les raisons d'un déménagement vers les espaces périurbains plus ou moins lointains et d'apprécier les changements induits tant à l'échelle des ménages qu'à l'échelle des aires urbaines. Les caractéristiques du logement actuel des périurbains seront comparées avec celles du précédent logement, ce qui confirme le poids indiscutable de l'accession à la propriété et de l'amélioration des conditions de logement des ménages concernés. La mobilité résidentielle induite est d'ailleurs une mobilité essentiellement de proximité. Les motivations des ménages s'appuient donc sur le modèle résidentiel de la maison individuelle en propriété, mais convoquent aussi des argumentaires sur l'environnement préservé, la proximité des lieux de travail, de la famille et des services, tout en reconnaissant une part importante de hasard. Ces mobilités induisent de nouvelles segmentations dans le parc de logement, entre périurbain proche et périurbain lointain, entre périurbain métropolitain et périurbain des petites villes, et de nouvelles différenciations dans les populations, essentiellement selon les âges et les types de ménage.

**Nathalie Buchot** (Université du Maine, ESO), *Le relogement contraint comme apprentissage de la mobilité contextuelle. Présentation de l'étude sur les effets de la mobilité résidentielle contrainte. ANRU Angers et Trélazé.*

L'étude qualitative menée auprès de 30 familles et 10 acteurs professionnels, sur les effets de la mobilité résidentielle contrainte dans le cadre de la rénovation urbaine à Angers et Trélazé montre dans un premier temps que le relogement, après plus de 2 ans d'installation, est globalement bénéfique sur la vie familiale. En effet, nous constatons une prise en main sur l'éducation des enfants et sur l'avenir ainsi qu'une stabilisation, voire même une structuration des cellules familiales ou un repositionnement social. De même, la phase de repli sur soi, constatée la première année d'installation, peut être une phase de protection, de réassurance à ce nouveau contexte d'habitat.

Dans un second temps, l'étude a permis d'identifier 3 types de freins communs à l'ensemble des ménages : la méconnaissance de la ville, les problèmes de santé, et le niveau de formation. Les relations familiales et l'appropriation territoriale apparaissent alors comme les principaux leviers, éléments constitutifs de la mobilité résidentielle, ce qui nécessite la présence et l'action quotidienne des acteurs de la ville, de la famille sur les quartiers, par un apprentissage à la relation spatiale, sociale et temporelle et donc, à la mobilité contextuelle. La communication s'appuie sur des familles ayant déménagé en périphérie d'Angers et de Trélazé.

**Xavier Desjardins** (Université Paris1, CRIA), *Déménager ou bouger autrement : les vies périurbaines face aux défis énergétiques.*

Le débat sur la forme souhaitable des villes, presque aussi vieux que les villes elles-mêmes (Bruegmann, 2005), est aujourd'hui renouvelé par les enjeux économiques, environnementaux mais aussi sociaux posés par la question énergétique. Or, face à cet enjeu, les espaces à faibles densités des périphéries urbaines se révèlent les plus vulnérables (Dodson, Sipe, 2007). En effet, les messages issus des travaux sur les dépenses énergétiques des ménages pour la mobilité quotidienne sont assez simples : selon que l'on vit dans une

zone bien desservie et bien équipée, ou que l'on vit dans une zone peu dense et dépendante de l'automobile pour la plupart des activités, les consommations d'énergie pour la mobilité locale varient dans un rapport de 1 à 3 pour des personnes comparables en termes de niveau de vie et de position dans le cycle de vie (Orfeuil, Massot, 2007 ; Breheny, 1995). Les recherches qui intègrent également les données relatives au bâtiment confirment ce mauvais rendement énergétique des territoires périurbains puisque l'habitat, bien que plus récent que dans les centres urbains, est majoritairement individuel et se révèle souvent fort consommateur d'énergie (Plateau, 2007).

Au vu d'une telle situation, on pourrait supposer qu'une des conséquences de la hausse du coût du carburant serait être un « retour » vers plus de compacité urbaine, puisque les ménages des lointaines périphéries urbaines, notamment les plus pauvres, seraient contraints à retourner vers les zones à plus forte densité. Ce scénario avait déjà été esquissé à la suite du premier choc pétrolier. Dans ce contexte, notre recherche consiste à apporter un éclairage dans le débat sur l'avenir des zones périurbaines peu denses. En effet, celles-ci sont-elles réellement mises en péril par la question énergétique ? Nous faisons l'hypothèse principale, qu'en dehors de quelques cas de ménages pauvres contraints au déménagement suite à un renchérissement brutal du coût du carburant, les zones peu denses offrent de nombreuses possibilités de mutation, notamment dans le domaine de l'habitat, qui devraient permettre aux ménages de n'envisager qu'en dernier ressort le déménagement vers des zones denses. Autrement dit, les ménages seraient prêts à réaliser des investissements très importants, voire à opérer des changements majeurs dans leur mode de vie, pour préserver cet acquis de la faible densité. La question énergétique entraînerait moins une disparition voire une « rétraction » périurbaine qu'une mutation de celui-ci.

**Benjamin Motte** (Université de Bourgogne, Thema), *Déménager pour échapper à la dépendance automobile en grande couronne francilienne.*

La question que nous nous posons est d'identifier si la mobilité résidentielle constitue une échappatoire pour les ménages fragilisés face à la dépendance automobile dans les espaces périurbains. Notre hypothèse est que, plus les coûts de la mobilité automobile sont élevés, plus le taux d'émigration des ménages modestes vers des territoires moins dépendants de l'automobile est important. Pour répondre à cette question et tester notre hypothèse, nous avons principalement exploité le recensement général de population de 1999 et accessoirement l'enquête globale transport (EGT) de 2001.

**Didier Desponds** (Université de Cergy-Pontoise, Laboratoire MRTE), *Évolution de 1996 à 2005 des provenances géographiques et des profils sociaux des ménages acquéreurs de biens immobiliers dans les communes périurbaines franciliennes. Étude portant sur les Yvelines et le Val-d'Oise.*

Il s'agit, en exploitant les données provenant de la base BIEN (Base d'informations économiques notariales) acquise auprès de la Chambre des notaires de Paris, d'analyser les évolutions intervenues dans les provenances géographiques des ménages acquéreurs de biens immobiliers. La commune de résidence antérieure constitue une information présente dans la base BIEN.

Par ailleurs, ont été analysés les profils sociaux de ces mêmes ménages acquéreurs. Observe-t-on un renforcement des catégories aisées ? Dans l'affirmative, ce phénomène concerne-t-il toutes les communes périurbaines franciliennes ou plus spécifiquement celles situées dans le quadrant ouest ?

L'objectif de cette intervention vise par ailleurs à présenter l'intérêt du recours à des bases permettant de compléter les informations provenant de la statistique publique.



### **Journée de terrain du 11 septembre**

Sous la conduite de Laurent Cailly, elle a été organisée autour de l'exemple de la commune de Montlouis-sur-Loire, où une table ronde a réuni, le matin :

- J.-J. Filleul, Maire de Montlouis ;
- C. Garcera, adjoint à l'urbanisme de Montlouis ;
- F. Poisson et D. Trouvé, responsables à l'urbanisme et à l'aménagement,
- F. Tallois, Directeur du SMAT, responsable du Scot ;
- T. Lasserre, de l'Agence d'urbanisme de Tours, Scot Nord-Ouest ;
- P. Chalon, Maire d'une petite commune périurbaine voisine ;
- J. Chessé, Société d'Équipement de Touraine.

L'après-midi a été consacré à une présentation guidée de différentes opérations d'aménagement réalisées récemment dans la commune ou en cours de programmation.

**4- Programme des journées des 26 et 27 novembre 2009 à Caen**  
**Université de Caen, UMR ESO, équipe CRESO**

**Jeudi 26 novembre**

**Matinée : le cycle de vie en contexte périurbain**

*Il s'agissait de s'interroger sur les parcours et les expériences en fonction de groupes socio-générationnels ciblés, de réfléchir aux aspirations et besoins spécifiques de certaines catégories construites de population, tout particulièrement les « jeunes » et les « personnes âgées ».*

**Martine Berger** (Université Paris 1, UMR LADYSS), **Lionel Rougé** (Université Caen, UMR ESO), **Christiane Thouzellier** (Université Toulouse II, UMR LISST-Cieu) : *Vieillir en périurbain.*

Cette recherche, réalisée dans le cadre du programme « Vieillesse de la population et habitat » du PUCA, s'est intéressée aux modes de vie et aux stratégies résidentielles des « personnes âgées » résidant en maison individuelle dans les espaces périurbains pour tenter de comprendre une contradiction apparente. D'un côté, les discours les plus courants mettent en avant l'idée d'une non-adaptation des tissus pavillonnaires et des espaces périurbains aux personnes âgées, du fait de leur morphologie (celle de la maison, celle du quartier) et de leur sous-équipement en services, qui rendent nécessaires le recours à des déplacements motorisés. D'un autre côté, on observe qu'aujourd'hui deux ménages de retraités et d'inactifs âgés sur trois habitent une maison individuelle. Nous nous sommes donc interrogés sur les ressorts du maintien de cette attractivité périurbaine en analysant les formes d'adaptation des modes d'habiter réalisées par les retraités qui choisissent de rester, ou de s'installer, dans des espaces pavillonnaires périurbains.

Pour cela, on s'appuie sur une exploration compréhensive par entretiens semi-directifs dans un panel de lotissements pavillonnaires différenciés par l'âge de leurs occupants et par leur statut social. Afin de mettre en évidence d'éventuels effets de contexte, les enquêtes ont été réalisées dans trois aires métropolitaines (Paris, Marseille et Toulouse).

**Sébastien Lord** (CEPS / INSTEAD – GEODE) : *Vieillir en périphérie de faible densité : l'exemple du Luxembourg et les enseignements des « vieilles » banlieues nord-américaines.*

Depuis des générations, les milieux urbains traditionnels ont vu les générations se succéder en se transformant, non sans difficulté, au rythme de l'évolution de leurs populations et de leurs modes de vie. La recherche récente en aménagement ou géographie humaine montre cependant que la ville contemporaine, conçue et aménagée selon des principes d'urbanisme fonctionnel (Hare, 1992), a du mal à vieillir au même rythme que ses résidents (Lord, 2009 ; Miller et al., 2007). Si plusieurs enjeux sont liés à la durabilité écologique de ces environnements, la dépendance à l'automobile se révèle être un enjeu fondamental. À l'heure du vieillissement généralisé de la population, cette problématique est toute actuelle pour les aménagistes, urbanistes, politiciens et autres responsables de services à la population.

Le Luxembourg, petit état européen, compte depuis quelques décennies une croissance remarquable aux niveaux économique et démographique, ce qui s'observe notamment au

niveau de l'étalement urbain et résidentiel. Si les véritables effets de la métropolisation commencent à émerger, la périurbanisation de son territoire, ainsi que celui de sa Grande région (Wallonie, Lorraine, Sarre-Rhénanie-Palatinat), sont maintenant des réalités bien concrètes. Marqué par un marché foncier sous pression, une faible mobilité résidentielle ainsi qu'une rétention foncière relativement importante, le Grand Duché se développe principalement selon des modèles urbanistiques mono-fonctionnels et de faible densité. Alors que le pays n'échappe pas au vieillissement de la population ainsi qu'à la motorisation des modes de vie, un parallèle pertinent peut être réalisé avec les banlieues nord-américaines typiques des années 1950. De manière intéressante, ces milieux comparables à bien des égards au périurbain européen ont pour leur part déjà vieilli physiquement et socialement.

Tout comme le périurbain luxembourgeois, les « *suburbs* » d'outre Atlantique ont été structurées par et pour l'automobile, et développées autour du mode de vie banlieusard qui sous-entend propriété foncière, famille nucléaire, mobilité individuelle et autonomie domestique (Hayden, 1984). Elles obligent à utiliser la voiture pour la quasi-totalité des déplacements quotidiens des résidents. Le zonage cristallise la majorité des quartiers pavillonnaires en des milieux de faible densité exclusivement résidentiels (Leinwand et *al.*, 1999). Les déplacements à pied et les conditions d'attente du transport public sont peu adaptés aux besoins d'une personne fragilisée dans son autonomie corporelle.

Cette présentation repose sur deux recherches menées dans la région métropolitaine de la Ville de Québec au Canada, l'une en banlieue rapprochée (Lord, 2009), l'autre en banlieue éloignée (Després et *al.*, 2004-2007). Elles montrent qu'une vaste majorité de banlieusards âgés aspirent à vieillir en périphérie. Plutôt que de déménager, ils adaptent leur situation résidentielle et contournent les problèmes. Pendant que le scénario d'un « avant » et d'un « après » voiture où les aînés s'en remettent aux transports collectifs est difficile à envisager (Finn & Sterns, 2003), et que l'autobus est loin des préférences des aînés (Coughlin, 2001), voire de leurs compétences motiles (Lord & Luxembourg, 2006), penser la ville avec l'automobile est maintenant un impératif. Cela doit s'effectuer avec le souci d'assurer la présence d'autres moyens de transport, collectif ou non. Sur la base d'expériences résidentielles concrètes, des éléments de réflexion en matière d'aménagement sont discutés.

**Annabelle Morel-Brochet** (Université Paris-Est, Laboratoire Ville Mobilité Transports) et **Benjamin Motte-Baumvol** (Université de Bourgogne, Laboratoire Thema) : *Les jeunes actifs de la grande couronne parisienne, approche quantitative et qualitative.*

Malgré un fort ralentissement des échanges migratoires avec Paris et la Petite Couronne, laissant penser à un essoufflement de la périurbanisation, la dynamique résidentielle s'est maintenue en Grande Couronne. Les décohabitations des jeunes adultes issus de ménages de générations périurbaines antérieures ont contribué à alimenter la demande de logements et donc la périurbanisation. Ces ménages ne recherchent plus les territoires à forte urbanité, mais plutôt désormais la proximité de leurs réseaux sociaux, brouillant l'image d'une séparation entre territoires à forte « périurbanité » accueillant les familles et territoires en débordement de l'agglomération, accueillant les ménages de petite taille. Ces résultats ont été obtenus principalement à partir des fichiers détail des recensements de 1982 à 1999 et à travers un travail qualitatif d'enquêtes auprès des jeunes adultes issus de familles habitant déjà dans l'espace périurbain.

## Après midi : les rapports entre l'agriculture et la périurbanisation

*Il s'agissait de s'interroger sur l'articulation entre la gestion des espaces agricoles et la planification urbaine et sur la cohabitation des fonctions résidentielles et agricoles de ces espaces – tant dans leurs gestions que dans les usages qui se dessinent (AMAP...).*

**Sandrine Bacconnier-Baylet** (Université Toulouse II, Laboratoire Dynamiques Rurales) : *La participation de la profession agricole à l'action d'aménagement des espaces périurbains: une nouvelle scène de débats pour l'agriculture ?*

Nous proposons d'apprécier la place de la profession agricole dans l'action d'aménagement et de planification des espaces périurbains à partir d'études de cas de la prise en compte de l'agriculture dans l'aire urbaine de Toulouse. Les mutations que connaissent les espaces ruraux et périurbains appellent des « accommodations » réciproques de la part des acteurs du monde agricole comme des acteurs de l'aménagement urbain.

Il s'agit particulièrement d'analyser comment la participation des représentants agricoles au processus de développement urbain modifie à la fois leurs pratiques de développement agricole et leurs représentations des espaces agricoles périurbains. Pour cela, deux axes sont développés :

- d'une part, nous montrons comment la profession agricole – en créant de nouvelles interfaces et en établissant des partenariats avec le milieu urbain – change ses pratiques de développement agricole ;
- d'autre part, nous discutons des évolutions des arènes de discussion et de négociation au sein desquelles les représentants de la profession agricole prennent place en montrant que le processus de planification urbaine constitue un nouveau forum pour l'agriculture.

**Brigitte Nougariès** (INRA-Montpellier, UMR Innovation) : *Les sociabilités locales à l'épreuve des hameaux agricoles.*

L'intervention a eu pour objet la présentation des premiers travaux réalisés dans le cadre d'une thèse portant sur les effets des modes de gestion des constructions agricoles sur les sociabilités locales. Cette thèse, intégrée au programme de recherche d'une équipe de l'UMR Innovation de Montpellier qui travaille sur les innovations territoriales, adopte une posture familière à l'équipe en cherchant à confronter la construction politique et institutionnelle d'une innovation territoriale (ici les « hameaux agricoles ») aux pratiques sociales et spatiales des acteurs/usagers concernés. En effet, dans le cadre de la loi SRU, l'injonction de protection des espaces agricoles et naturels modifie les règles autorisant la construction en zone agricole qui touchent en premier lieu les exploitations agricoles. Ceci fait apparaître des tensions entre les services de l'État concernés (DDE, DDAF) et la profession agricole, et conduit à la mise en place de groupes de concertation départementaux, les GTAUT<sup>2</sup>, et localement à l'émergence de solutions innovantes de gestion des constructions agricoles. Le département de l'Hérault, précurseur dans ce domaine, propose un modèle socio-spatial de gestion des constructions agricoles : le « hameau agricole », qui combine regroupement des constructions, maîtrise foncière et offre de logements aidés pour les agriculteurs. Les premiers projets

<sup>2</sup> GTAUT : Groupe de Travail Urbanisme Agriculture et Territoire

analysés révèlent d'une part, une ré-interprétation du modèle en fonction du contexte local et du mode de gouvernance des projets et d'autre part, un renouvellement sensible des sociabilités locales. Ces projets s'avèrent par ailleurs être une entrée privilégiée pour analyser les relations de sociabilité entre agriculteurs et résidents. Les premiers résultats questionnent les liens entre les modes d'habiter, les formes d'appropriation du lieu de résidence par les habitants et leur perception de l'agriculture et ainsi que la place (fonction et localisation) qu'ils lui assignent.

**Fabrice Ripoll** (Université de Créteil, LAB'URBA) : *De la vente directe à la solidarité. Les AMAP en Basse Normandie*

**Gaël Louesdon** (intervenant local - associatif) : *L'action de l'association Terre de liens*

### Vendredi 27 novembre : visite de terrain

La journée, sous la conduite de Lionel Rougé, Jean Rivière et Robert Hérim, a été consacrée à une présentation de différentes facettes du périurbain caennais

#### **Matinée : accueil en Mairie de Douvres-la-Délivrande.**

La matinée s'est articulée autour des projets d'aménagement dans un bourg souhaitant affirmer son rôle de centralité périurbaine dans un secteur « littoral » et aisé de l'aire urbaine caennaise. Après la présentation des spécificités de l'urbanisation de la commune de Douvres-la-Délivrande et de son projet d'écoquartier, un table ronde a eu pour objet d'échanger sur les modalités de la périurbanisation dans le secteur Nord Est de l'aire urbaine caennaise, son impact dans le cas des communes littorales, la place accordée au logement social dans un contexte où s'installent majoritairement des ménages aux revenus élevés et les enjeux fonciers dans un secteur où les terres possèdent une forte valeur agronomique.

- Présentation de la commune et perspectives d'évolution par Mr Filliatre, Maire Adjoint à L'Urbanisme.
- Table ronde avec Mr Filliatre, Mr Vinot-Battistoni, Maire de Biéville-Beuville et représentant de Caen La Mer, Mme Mottin, Maire de Bernières-sur-Mer, conseiller général, Mr Husson (SAFER Basse-Normandie) et Mr Duny, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de Caen Métropole (AUCAME).

#### **Après-midi : circuit dans le périurbain caennais – du secteur Nord Ouest au Secteur Sud Est, en passant par l'ancienne périphérie ouvrière.**

L'après-midi a été consacré à une visite du périurbain caennais : d'une commune aisée (Mathieu) vers des secteurs plus populaires ou mixtes (Saint-Martin de Fontenay). Le circuit a mis en évidence une des spécificités locales : l'importance d'un parc social en logement individuel (en particulier dans les anciennes zones d'emprise de la SMN), susceptible de participer à la force de ce modèle d'habiter en terre bas-normande.

### III. Liste des participants aux séances de l'atelier périurbain duGIS Logement-Habitat

#### 1. Les participants à l'atelier du 23 septembre 2008 (La Défense)

- *Les intervenants*

|                         |   |  |
|-------------------------|---|--|
| <u>Cyria Emelianoff</u> | MCF à l'université du Maine et membre du GREGUM, ESO, UMR 6590 du CNRS                                      | <u>Prévenir ou rendre compatible la périurbanisation avec le développement durable ?</u>   |
| Martin Vanier           | Professeur à l'Institut de géographie alpine, Université Joseph Fourier – Grenoble I, membre de l'UMR PACTE | <u>Fictions périurbaines ... quoique.</u><br>Présentation des travaux du groupe de la DIACT sur la prospective des « futurs périurbains ». |

- *Les participants*

|                           |   |                  |
|---------------------------|---|------------------|
| Sandrine Bacconier        | Université de Toulouse Le Mirail, membre de l'UMR Dynamiques rurales (UMR MENRT 1936 –MA 104)         | Post doctorante  |
| Martine Berger            | Université Paris 1, membre du LADYSS, UMR CNRS 7533   | Professeur       |
| Séverine Bonnin           | Université de Toulouse Le Mirail, membre du LISST-Cieu, UMR CNRS 5193                                 | Doctorante       |
| Jean-Claude Bontron       | Société d'études géographiques, économiques et sociologiques appliquées (SEGESA)                      | Directeur        |
| <i>Christopher Bryant</i> | Université de Montréal  | Professeur       |
| <i>Laurent Cailly</i>     | Université de Tours, membre du laboratoire CITERES  | MCF              |
| <i>Eric Charmes</i>       | Institut Français d'Urbanisme, membre du laboratoire Théorie des Mutations Urbaines, UMR 7136         | MCF              |
| <i>Xavier Desjardins</i>  | CSTB  | Chercheur        |
| <i>Didier Desponds</i>    | Université de Cergy-Pontoise, membre du Laboratoire Mobilités, Réseaux, Territoires et Environnement. | MCF              |
| <i>Estelle Ducom</i>      | Université Paris IV Sorbonne, membre du Laboratoire Géographie-cités, UMR CNRS 8504                   | MCF              |
| Olivier Frérot            | <i>Agence d'urbanisme de Lyon</i>   | <i>directeur</i> |

|                               |  |  |
|-------------------------------|--|--|
| <i>Monique Gadais</i>         | CERTU  |  |
| <i>Christophe Guerrinha</i>   | Direction des Transports et des Communications de la Région Languedoc-Roussillon<br>Service TER et Intermodalité<br><i>Voyageurs</i> | Chargé d'études  |
| Françoise Jarrige             | INRA-ENSAM, membre de l'UMR Innovation   | CR   |
| Annabelle Morel-Brochet       | INRETS, membre du Laboratoire Ville, Mobilité, Transport.  | Post doctorante  |
| <i>Benjamin Motte-Baumvol</i> | Université de Bourgogne de Dijon, membre du laboratoire THEMA.   | MCF  |
| <i>Nathalie Ortar</i>         | MEEDDAT, ENTPE/ LYON   | Chargée de recherche                                   |
| <i>Guillaume Pouyanne</i>     | Université de Bordeaux IV, membre du GRETHA - UMR 5113   | MCF  |
| <i>Gilles Quéré</i>           | CERTU  |  |
| Jean Rivière                  | Université de Caen, membre de l'UMR ESO (UMR 6590 du CNRS)   | Doctorant  |
| Lionel Rougé                  | Université de Caen, membre de l'UMR ESO (UMR 6590 du CNRS)   | MCF  |
| <i>Olivier Roussel</i>        | <i>Agence d'urbanisme de Lyon</i>  | <i>directeur du département « grands territoires »</i> |
| <i>Nora Semmoud</i>           | Université de Tours, membre du laboratoire CITERES   | Professeur   |
| Christophe Soulard            | INRA, membre de l'UMR Innovation   | CR   |
| <i>Hélène Subremon</i>        | École d'Architecture Paris-Belleville. Membre de l'IPRAUS  | Post doctorante  |
| <i>Christiane Thouzellier</i> | LISST-Cieu, UMR CNRS 5193  | Ingénieur  |

## 2. Les participants à l'atelier des 20 et 21 mars 2009 (Paris)

### - Les intervenants

|                           |  |  |
|---------------------------|--|--|
| Céline Loudier-Malgouyres | Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France | <i>La diversité de situation des ensembles individuels enclavés et fermés en Ile-de-France</i>               |
| Pauline Frileux           | École Nationale Supérieure du Paysage de Versailles,             | <i>La construction naturelle et sociale des « bocages pavillonnaires »</i>                                   |
| Jean-Michel Léger         | CNRS, IPRAUS, École d'Architecture de Paris-Belleville           | <i>Les habitants des lotissements face à l'hypothèse de la densification</i>                                 |
| Renaud Le Goix            | Université Paris 1 - UMR Géographie-cités                        | <i>Acteurs, collectivités locales et contextes locaux dans la production des lotissements périurbains</i>    |
| Annie Fourcaut            | Université Paris 1, Centre d'histoire sociale du XXe siècle      | <i>Les lotissements défectueux de l'entre deux guerres, entre initiative privée et intervention publique</i> |
| Françoise Dubost          | CNRS   | <i>Le lotissement des Coudreaux à Courtry (Seine et Marne), des années 1920 aux années 1980</i>              |

### - Les participants

|                            |  |
|----------------------------|--|
| Charmes Eric               | MCF Institut Français d'Urbanisme                      |
| Le Goix Renaud             | MCF Université Paris 1, UMR Géographie-cités           |
| Bonnin-Oliveira Séverine   | Doctorante Université Toulouse II, UMR LISST-CIEU      |
| Bacconnier-Baylet Sandrine | Post doctorante LADYSS, UMR Dynamiques rurales         |
| Rougé Lionel               | MCF Université de Caen, UMR ESO                        |
| Fourcaut Annie             | Professeur Université Paris1, Directrice du CHS        |
| Loudier-Malgouyres Céline  | Chargée d'études à la Mission Etudes Sécurité, IAU-IDF |
| Frileux Pauline            | Chargée d'enseignement et de recherche ENSP Versailles |
| Dubost Françoise           | DR CNRS - Centre de Sociologie des Arts                |
| Motte-Baumvol Benjamin     | MCF Université de Bourgogne – Dijon, Laboratoire Thema |
| Sencébé Yannick            | Chargée de recherche, INRA-Cesaer                      |
| Ortar Nathalie             | Chargée de recherche, LET                              |
| Thouzellier Christiane     | Ingénieur UMR LISST-CIEU                               |
| Lambert Anne               | Doctorante Paris                                       |
| Desjardins Xavier          | Chercheur CSTB   |
| Lord Sebastien             | CEPS   |
| Aubertel Patrice           | PUCA   |



|                   |   |
|-------------------|---|
| Huynh Phuong Mai  | PUCA  |
| Berger Martine    | Professeur Université Paris 1, UMR LADYSS       |
| Foussette Karen   | Doctorante Université de Bordeaux III, UMR ADES |
| Montoya Cecilia   | Doctorante, UMR PRODIG                          |
| Buchot Nathalie   | Doctorante Université du Maine, UMR Gregum      |
| Léger Jean-Michel | Ingénieur CNRS, chercheur à l'Ipraus            |

- *Les acteurs mobilisés lors de la journée de terrain du 21 mars 2009*

Bertrand Ousset, directeur général adjoint de l'EpaMarne a accompagné la visite à pied du centre urbain du Val d'Europe, avec notamment les quartiers situés de part et d'autre du centre commercial régional ainsi que la visite de la ZAC des 2 golfs à Bailly-Romainvilliers.

Le reste de la visite a été guidé par Eric Charmes (Institut Français d'Urbanisme, Université Paris 8).

### 3. Les participants à l'atelier des 10 et 11 septembre 2009 (Tours)

#### - Les intervenants

|                        |  |   |
|------------------------|--|---|
| Buchot Nathalie        | ESO, Université du Maine                         | <i>Le relogement contraint comme apprentissage de la mobilité contextuelle. Présentation d'une étude sur les effets de la mobilité résidentielle contrainte. ANRU. Angers et Trélazé.</i> |
| Correa Ma. Antonia     | Université autonome métropolitaine de Xochimilco | <i>Effets de la croissance urbaine sur le logement, le transport et l'environnement dans des délégations du sud de la ville de Mexico</i>   |
| Villarreal Diana R.    | Université autonome métropolitaine de Xochimilco |   |
| Desjardins Xavier      | CRIA, Université Paris 1                         | <i>Déménager ou bouger autrement : les vies périurbaines face aux défis énergétiques.</i>   |
| Desponds Didier        | MRTE, Université de Cergy-Pontoise               | <i>Évolution des provenances géographiques et des profils sociaux des ménages acquéreurs de biens immobiliers dans les communes périurbaines franciliennes (Yvelines et Val-d'Oise).</i>  |
| Dodier Rodolphe        | ESO, Université du Maine, GREGUM                 | <i>Déménager vers les espaces périurbains dans les Pays de la Loire</i>   |
| Madoré François        | ESO, Université de Nantes, IGARUN                |   |
| Motte-Baumvol Benjamin | THEMA, Université de Bourgogne                   | <i>Déménager pour échapper à la dépendance automobile en grande couronne francilienne.</i>  |
| Semmoud Nora           | CITERES, Université de Tours                     | <i>Mobilités résidentielles et reconfigurations territoriales au Maghreb.</i>   |
| Yapi Diahou Alphonse   | LADYSS, Université Paris 8                       | <i>De périphérie en périphérie. Mobilités résidentielles à la périphérie d'Abidjan</i>  |

#### - Les participants

|                            |  |                 |
|----------------------------|--|-----------------|
| Aragau Claire              | GECKO, Université Paris X Nanterre             | PRAG            |
| Bacconnier Baylet Sandrine | LADYSS (Paris) / Dynamiques rurales (Toulouse) | Post-doctorante |
| Ballif Florine             | Institut d'Urbanisme de Paris                  | MCF             |
| Berger Martine             | LADYSS, Université Paris 1                     | Professeur      |
|                            |  |                 |
| Buchot Nathalie            | ESO, Université du Maine, GREGUM               | Doctorante      |
| Cailly Laurent             | CITERES, Université de Tours                   | MCF             |
| Callen Delphine            | UMR Géographie-cités, Université Paris 1       | ATER            |
| Charmes Eric               | IFU, Université Paris 8                        | MCF             |

|                         |  |                        |
|-------------------------|--|------------------------|
| Correa Ma.Antonia       | Université autonome métropolitaine de Xochimilco | Chercheur, professeur  |
| Desjardins Xavier       | CRIA, Université Paris 1                         | MCF                    |
| Desponds Didier         | MRTE, Université de Cergy-Pontoise               | MCF                    |
| Dodier Rodolphe         | ESO, Université du Maine, GREGUM                 | MCF                    |
| Le Goix Renaud          | UMR Géographie-cités, Université Paris 1         | MCF                    |
| Madoré François         | ESO, Université de Nantes, IGARUN                | Professeur             |
| Morel-Brochet Annabelle | LVMT   | Post-doctorante        |
| Motte-Baumvol Benjamin  | THEMA, Université de Bourgogne                   | MCF                    |
| Nougaredes Brigitte     | UMR Innovation, INRA Montpellier                 | Assistante Ingénieur   |
| Ortar Nathalie          | LET  | Chercheur              |
| Pouyane Guillaume       | GRETHA, Université Bordeaux 4                    | MCF                    |
| Ripoll Fabrice          | CRESO, Université de Paris 12                    | MCF                    |
| Rougé Lionel            | CRESO, Université de Caen                        | MCF                    |
| Semmoud Nora            | CITERES, Université de Tours                     | Professeur             |
| Subrémon Hélène         | IPRAUS   | Docteur                |
| Thomann Sandra          | LADYSS (Paris) / CIRTA (Aix-en-Provence)         | Post-doctorante        |
| Thouzellier Christiane  | LISST-CIEU, Université Toulouse 2 le Mirail      | Ingénieur de Recherche |
| Villarreal Diana R.     | Université autonome métropolitaine de Xochimilco | Chercheur, professeur  |
| Yapi Diahou Alphonse    | LADYSS, Université Paris 8                       | Professeur             |

- Les acteurs mobilisés lors de la journée de terrain du 11 septembre 2009 à Montlouis-sur-Loire

- F. Poisson et D. Trouvé, responsables à l'urbanisme et à l'aménagement,
- J.- J. Filleul, Maire de Montlouis ;
- C. Garcera, adjoint à l'urbanisme de Montlouis ;
- F. Tallois, Directeur du SMAT, responsable du Scot ;
- T. Lasserre, Agence d'urbanisme de Tours, Scot Nord-Ouest ;
- P. Chalon, Maire d'une petite commune périurbaine voisine ;
- J. Chessé, Société d'Équipement de Touraine.

#### 4. Les participants à l'atelier des 26 et 27 novembre 2009 (Caen)

##### - Les intervenants

|                            |  |   |
|----------------------------|--|---|
| Bacconnier Baylet Sandrine | LADYSS (Paris) / Dynamiques rurales (Toulouse) | <i>La participation de la profession agricole à l'action d'aménagement des espaces périurbains</i>              |
| Berger Martine             | LADYSS, Université Paris 1                     | <i>Vieillir en périurbain</i>   |
| Rougé Lionel               | Université de Caen/ CRESO                      |   |
| Thouzellier Christiane     | LISST-CIEU, Université Toulouse 2 le Mirail    |   |
| Morel-Brochet Annabelle    | LVMT, Université Paris-Est                     | <i>Les jeunes actifs de la grande couronne parisienne, approche quantitative et qualitative</i>                 |
| Motte-Baumvol Benjamin     | THEMA, Université de Bourgogne                 |   |
| Lord Sébastien             | CPES/INSTEAD, Luxembourg                       | <i>Vieillir en périphérie de faible densité : Les enseignements des « vieilles » banlieues nord-américaines</i> |
| Louesdon Gaël              | Association Terre de liens                     | <i>Les objectifs et l'action de L'association Terre de Liens</i>  |
| Nougaredes Brigitte        | UMR Innovation, INRA Montpellier               | <i>Les sociabilités locales à l'épreuve des hameaux agricoles</i>   |
| Ripoll Fabrice             | Université Paris 12                            | <i>De la vente directe à la solidarité. Les AMAP en Basse Normandie</i>   |

##### - Les participants

|                            |  |                        |
|----------------------------|--|------------------------|
| Bacconnier Baylet Sandrine | LADYSS (Paris) / Dynamiques rurales (Toulouse)       | Post-doctorante        |
| Berger Martine             | LADYSS, Université Paris 1                           | Professeur             |
| Charmes Eric               | IFU, Université de Paris 8                           | MCF                    |
| Gorczyńska Magdalena       | Académie des Sciences de Pologne – Varsovie / LADYSS | Doctorante             |
| Jerczynski Marek           | Académie des Sciences de Pologne - Varsovie          | Directeur de recherche |
| Lord Sébastien             | CEPS/INSTEAD - Luxembourg                            | Chercheur              |
| Louesdon Gaël              | Association Terre de liens                           | professionnel          |
| Morel-Brochet Annabelle    | LVMT   | Post-doctorante        |
| Motte-Baumvol Benjamin     | THEMA, Université de Bourgogne                       | MCF                    |
| Nougaredes Brigitte        | UMR Innovation, INRA Montpellier                     | Assistante Ingénieur   |
| Ripoll Fabrice             | Université Paris 12                                  | MCF                    |
| Rougé Lionel               | Université de Caen/ CRESO                            | MCF                    |
| Thouzellier Christiane     | LISST-CIEU, Université Toulouse 2 le Mirail          | Ingénieur de Recherche |
| Weclawowicz Grzegorz       | Académie des Sciences de Pologne - Varsovie          | Directeur de recherche |
| Devaux Julian              | Université ?   | Doctorant              |
| Le Grand Vincent           |  |                        |

|                   |                                       |                      |
|-------------------|---------------------------------------|----------------------|
| Theroude Daniel   | CDA                                   | instruction PLU      |
| Ortar Nathalie    | Laboratoire d'économie des transports | Chargée de recherche |
| Rivière Jean      | CRESO, Université de Caen             | doctorant            |
| Madeline Philippe | CRESO, Université de Caen             | MCF                  |
| Bermond Michael   | CRESO, Université de Caen             | MCF                  |
| Prévost Eulalie   | Université de Caen                    | étudiante            |
| Michon Perrine    | Université Paris 12-Val de Marne      | MCF                  |