



HAL
open science

Le périurbain : quelle connaissance ? Quelles approches ? Espaces sous influence urbaine : analyse bibliographique

Françoise Potier, National de Recherche Sur Les Transports Et Leur Sécurité
Institut

► To cite this version:

Françoise Potier, National de Recherche Sur Les Transports Et Leur Sécurité Institut. Le périurbain : quelle connaissance ? Quelles approches ? Espaces sous influence urbaine : analyse bibliographique. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2007, 70 p., illustrations en couleurs : cartes, tableaux, graphiques. hal-02150545

HAL Id: hal-02150545

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150545>

Submitted on 7 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le périurbain

Quelle connaissance ?

Quelles approches ?

Espaces sous influence urbaine
Analyse bibliographique

Certu

centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone: 04 72 74 58 00
télécopie: 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Les collections du Certu

Collection Rapports d'étude : Cette collection se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Collection Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Collection Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Ils pourront y trouver des repères qui les aideront dans leur démarche. Mais le contenu présenté ne doit pas être considéré comme une recommandation à appliquer sans discernement, et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances.

Collection Références : Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel doit savoir. Le Certu a suivi une démarche de validation du contenu et atteste que celui-ci reflète l'état de l'art. Il recommande au professionnel de ne pas s'écarter des solutions préconisées dans le document sans avoir pris l'avis d'experts reconnus.

Catalogue des publications disponible sur <http://www.certu.fr>

Organisme commanditaire : Certu			
Titre : Le périurbain - Quelle connaissance ? Quelles approches ?			
Sous-titre : Espaces sous influence urbaine - Analyse bibliographique		Date d'achèvement : Avril 2007	Langue : Français
Organisme auteur : Inrets, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité 2 Avenue Malleret Joinville 94114 Arcueil Cedex		Rédacteur : Françoise Potier, Inrets avec la participation du Certu	Relecteurs assurance qualité : Monique Gadais, Gilles Quéré Certu - Département Urbanisme
<p>Résumé</p> <p>Depuis plus de trente ans, les phénomènes d'extension urbaine peuvent être analysés à partir de l'évolution géographique des aires urbaines, au sens de l'Insee. Le concept d'aire urbaine, qui privilégie une approche économique de la ville en se restreignant à la prise en compte des déplacements domicile-travail, conduit à montrer une impressionnante progression géographique de ces espaces. Mais, qu'en est-il réellement ?</p> <p>Fin 2004, le Certu a lancé une consultation sur le thème de la périurbanisation et du degré d'autonomie des communes périurbaines. Il souhaite faire le point sur l'état de la connaissance de cet espace en forte croissance et faire émerger les grandes problématiques et les enjeux de ces nouveaux territoires.</p> <p>Les phénomènes d'extension urbaine, fondés sur l'évolution géographique des aires, interrogent sur l'importance de la population drainée et posent différentes questions visant à relativiser l'extension des territoires urbains et différencier localement les évolutions. Dans ce contexte d'extension, quelle part d'autonomie conservent ou acquièrent les communes périurbaines ? De quelle façon ?</p> <p>L'objectif final de cette réflexion est de relativiser l'usage des nomenclatures spatiales et de caractériser les différents espaces afin de mieux cerner l'évolution de l'urbanisation. Cette étude, à travers ces aspects techniques, devrait également conduire à la sélection d'indicateurs utiles à la compréhension des dynamiques urbaines.</p> <p>Dans un premier temps, il s'agit de dresser un état de l'art de la connaissance du périurbain. Cette première phase, confiée à l'Inrets et faisant l'objet du présent rapport, a pour but d'analyser les différentes approches du phénomène de périurbanisation, tout en présentant les principaux outils ou méthodes utilisés pour l'observer. Elle conduit à proposer des axes de recherche pour approfondir la connaissance des territoires concernés.</p> <p>Puis à la lumière de cette analyse, nous redéfinirons la problématique proposée et élaborerons des axes de recherches/études pour mieux qualifier les communes périurbaines et comprendre les dynamiques à l'œuvre sur ces territoires. Ces travaux seront poursuivis en collaboration avec différentes équipes et personnes intéressées par le sujet, et réunies dans un groupe de travail.</p>			
Remarques complémentaires : Rapport réalisé avec financement DGUHC et DRAST			
Mots-clés : aire urbaine, pôle urbain, extension urbaine, étalement urbain, périurbain, périurbanisation, urbanisation, territoires, mobilité, navettes, déplacements, influence urbaine		Diffusion : Libre	Web : www.observation-urbaine.certu.equipement.gouv.fr
Nombre de pages : 70 pages	Tirage : 50 exemplaires	Confidentialité : non	Bibliographie : oui

Sommaire

1. Introduction	7
2. Cadrage et objectifs de l'étude	10
2.1 La commande et les objectifs de l'étude	10
2.2 Objectifs et positionnement de la DGUHC	11
2.3 Création d'un groupe de travail	11
3. Concepts et caractéristiques	13
3.1 Concepts et définitions	13
3.2 Géographie des aires urbaines	17
3.3 Identification des territoires périurbains	19
4. Les différentes approches du périurbain	31
4.1 Approche morphologique du périurbain	31
4.2 Approche structuration du territoire	37
4.3 Approche spécificités des conditions et modes de vie	49
4.4 Approche qualité du cadre de vie des populations périurbaines	55
4.5 Approche Gouvernance	56
5. Synthèse des éléments de connaissance	60
5.1 Synthèse à travers trois grandes approches	60
5.2 Précision du champ d'étude	60
6. Axes à approfondir	62
Annexes	63
Table des matières	67

1. Introduction

Un nouveau type d'espace est apparu dans les années 60 qui n'est ni la ville, ni la campagne : l'espace périurbain. C'est un espace qui s'est développé dans la périphérie des villes avec une urbanisation lâche dont il est difficile de dessiner les frontières. Il ne marque pas de rupture entre urbain et rural. C'est un tissu composite, qualifié tour à tour de « rurbain », d'« exurbain », de « naturbain » de « suburbain » pour signifier son caractère métis. L'expression retenue aujourd'hui pour désigner ces extensions urbaines est celle de « périurbain », « terme... qui stipule simplement qu'elles (ces extensions) sont disposées autour de la ville » (M.-C. Jaillet).

Un peu d'histoire

De 1800 à 1954, la France a connu des évolutions urbaines relativement lentes. La population urbaine (des villes) et la population rurale croissaient, avec toutefois un rythme urbain plus soutenu. Le taux d'urbanisation de la France (population urbaine/population totale) augmentait lentement. En 1800, la France était rurale à 80 %. Au début des années 1930, la population française devient en majorité urbaine¹.

De 1954 à 1975, la France s'est urbanisée à un rythme accéléré, au détriment du rural. Son taux d'urbanisation est passé durant cette période de 57 % à 73 %. Une politique fut alors menée pour construire une quantité importante d'immeubles industrialisés situés dans des ZUP et des grands ensembles. Cette politique de construction fut accueillie positivement car elle permettait de sortir le parc de logements d'un état de pénurie et de vétusté très marqué.

De 1975 à 1999, la population française a augmenté pour moitié dans les villes et les banlieues, pour moitié dans les campagnes qui deviennent « résidentielles » : ce fut la remarquable croissance ou l'explosion du périurbain. On commence à parler véritablement de péri-urbanisation à partir du milieu des années 80.

A la fin des années 70, les espaces « mités » nouvellement péri-urbanisés étaient considérés comme des espaces « dortoirs ». Ils ont été analysés comme des espaces adjacents à la ville, assurant son extension en permettant aux citoyens d'accéder à un mode de vie plus en conformité avec leurs aspirations mais « sous contrôle » d'une ville centre gardant la presque totalité des services, des équipements et de l'emploi. De nombreux villages aux alentours des villes ont ainsi connu un fort développement.

Le slogan de l'époque était « demain l'espace »². Cette « périurbanisation » ne s'est pas faite, comme l'urban sprawl américain, dans des territoires vides. Elle s'est traduite par un essaimage plus ou moins organisé vers les communes rurales, qui commencèrent progressivement à connaître un retour à la croissance.

Alors que les villes concentraient la très grande majorité des emplois, un phénomène de desserrement des activités économiques du centre ville vers la périphérie est apparu³ : attirées par des baux locatifs moins chers, des entreprises quittaient la ville pour s'installer dans cet espace périphérique qui leur permettait de bénéficier de surfaces plus étendues.

¹ Rappelons que ce changement a eu lieu 70 ans plus tôt en Grande Bretagne.

² *Demain l'espace. Rapport sur l'habitat individuel périurbain*, Mayoux J- La documentation française, 1980

³ *L'enjeu péri-urbain : activités, modes de vie*, Laborie JP et al., Travaux et recherches de prospective n° 83 (études DATAR), La documentation française, 1981

Dans les années 90, le concept ou l'expression de « ville émergente⁴ » donne à ces espaces une nouvelle légitimité. Elle a conduit à porter un autre regard sur ces tissus urbains et à les considérer comme espace urbain « à part entière » et partie prenante de la ville contemporaine. Ces espaces se sont progressivement diversifiés et ont associé d'autres fonctions que résidentielle, commerciale, avec l'installation à proximité des rocades (des nœuds de circulation) des hypermarchés attirant à leur pourtour d'autres commerces et espaces de loisirs. Ils constituent maintenant des ensembles complexes avec des « rues » marchandes, restaurants, cinémas, et espaces de loisirs, comme les multiplexes.

Population française métropolitaine urbaine et rurale de 1936 à 1999

(dans les limites de l'année d'observation)

	1936	1954	1962	1968	1975	1982	1990	1999
Population totale , en milliers	41,8	42,7	46,4	49,7	52,6	54,3	56,6	58,5
Population urbaine	22,1	24,5	29,4	34,8	38,4	39,9	41,9	44,2
Population rurale	19,7	18,2	17,0	14,9	14,2	14,4	14,7	14,3
Part de la pop. urbaine (%)	52,9	57,3	63,2	70,1	72,9	73,4	74,0	75,5

Source : Insee, Recensements de la population - Insee Première n° 707

Cette périurbanisation (communes périurbaines) correspondait, en 1999, à 40 % du nombre des communes et à 20 % de la population du territoire métropolitain. Les franges périurbaines se sont construites par l'automobile, les progrès de l'automobile et le développement des réseaux autoroutiers créant les conditions d'une diffusion spatiale généralisée des ménages. Des aspirations vers la propriété résidentielle deviennent alors réalisables.

Depuis 1999, la population des zones urbaines semble stagner, les augmentations de la population se situant essentiellement dans les communes périurbaines ou dans l'espace à dominante rurale. Si le phénomène de péri-urbanisation concerne toutes les grandes villes, son ampleur n'est pas toujours liée à l'importance des pôles urbains ; la taille n'est pas la seule variable à l'origine de l'extension des périphéries. Les différences sont plus marquées dans les villes moyennes. La couronne périurbaine représente environ 11 % de la population à Marseille et dépasse les 18 % à Lyon ; elle atteint près de 50 % à Rennes et tout juste 8 % à Toulon.

« *Ville compacte* » versus « *ville émergente* »

De nombreux urbanistes et opérateurs économiques disqualifient les espaces périurbains. Le mitage de ces espaces, peu « économe » en ressources, ne répond pas aux critères de développement durable, à l'inverse de la ville compacte (Cf. loi SRU, août 2003).

La poursuite de la croissance des grandes villes se traduit par un étalement urbain de plus en plus prononcé pour certains auteurs, en phase de stabilisation pour d'autres. La définition même de territoire urbain pose question. La limite de la ville devient un sujet d'interrogation et en l'absence de critères identifiés avec clarté, il devient difficile de savoir de quoi on parle.

Pour les uns, ce phénomène est une poursuite du mouvement de localisation périphérique des activités qu'il s'agit de quantifier et de qualifier : dans ces périphéries se localisent et se desserrent des activités productives. Celles-ci sont attirées par l'abondance de l'espace, la proximité des infrastructures, la qualité de l'environnement et le voisinage

⁴ *La ville émergente*, Chalas Y, Dubois-Taine G, Edition l'Aube, 1997 et *La ville émergente – Résultats de recherches*, Dubois-Taine G., Edition du Puca, 2002, réédition Certu Puca, mai 2007

d'un certain marché du travail. La nature du contenu de l'urbain n'est plus strictement limitée à l'accueil des résidences. Les périphéries urbaines sont complexes.

Pour les autres, les périphéries sont des espaces caractérisés comme lieux d'accueil de l'habitat individuel, résidence individuelle isolée ou pavillonnaire plus ou moins groupée, et de l'accession à la propriété. Ces espaces, essentiellement perçus comme des espaces résidentiels, seraient sous la dépendance des espaces centraux et en particulier sous leur dépendance économique.

Mais qu'en est-il réellement de l'autonomie ou de la dépendance des communes périurbaines ? Ce rapport se propose de dresser une analyse sur les connaissances et les approches de la péri-urbanisation en mettant en exergue les dynamiques à l'œuvre dans les communes éloignées du centre urbain.

2. Cadrage et objectifs de l'étude

2.1 La commande et les objectifs de l'étude

Les phénomènes d'extension urbaine sont parfois analysés à partir de l'évolution géographique des aires urbaines, au sens de l'INSEE. Le concept d'aire urbaine, qui privilégie une approche économique de la ville en se restreignant à la prise en compte des déplacements domicile-travail, conduit à montrer une impressionnante progression géographique de ces espaces. Mais, qu'en est-il réellement ?

Fin 2004, le Certu a lancé une consultation sur le thème de la périurbanisation et le degré d'autonomie des communes périurbaines. Il souhaite faire le point sur l'état de la connaissance de cet espace en forte croissance et faire émerger les grandes problématiques de ces nouveaux territoires à enjeux.

Les phénomènes d'extension urbaine, fondés sur l'évolution géographique des aires urbaines au sens de l'Insee, interrogent sur l'importance de la population drainée, et posent différentes questions visant à relativiser l'extension des territoires urbains et différencier localement les évolutions.

Quels sont les différents phénomènes qui conduisent au rattachement d'une commune à l'aire urbaine ?

- L'absence de dynamisme local, par exemple la baisse de son emploi, y compris agricole, qui pousse les actifs à rejoindre l'agglomération ?
- Le vieillissement de sa population qui entraîne une baisse de son nombre d'actifs et, augmente artificiellement la part de ceux qui travaillent à l'extérieur ?

...

Peut-on mettre en évidence et mesurer les différents phénomènes à l'origine de l'extension géographique des aires ainsi que le degré d'homogénéité des territoires concernés ? Dans ce contexte d'extension, quelle part d'autonomie conservent ou acquièrent les communes périurbaines ? De quelle façon ?

L'objectif final de la réflexion menée par le Certu est de relativiser l'usage des nomenclatures spatiales et de caractériser les différents espaces afin de mieux cerner l'évolution de l'urbanisation et les enjeux qui s'y rattachent. La dimension technique de ce travail devrait conduire à la sélection d'indicateurs utiles à la compréhension des dynamiques urbaines.

L'ensemble de la réflexion comporte deux phases dépendantes. La première, objet du présent rapport, qui a été confiée à l'INRETS, a pour but d'établir un état de l'art des différentes approches du concept « aire urbaine » (méthodes, outils, objets d'observation...) et des connaissances sur le périurbain, et de proposer des axes de recherche qui seront précisés ultérieurement.

Puis, à la lumière des résultats de cette synthèse, nous redéfinirons la problématique proposée et élaborerons des axes de recherches/études pour mieux qualifier les communes périurbaines et comprendre les dynamiques à l'œuvre sur ces territoires. Dans cette seconde phase, les travaux seront poursuivis en collaboration avec différentes équipes et personnes intéressées par le sujet et réunies dans un groupe de travail.

2.2 Objectifs et positionnement de la DGUHC

Le rôle de l'administration centrale est de définir, de mettre en place et d'évaluer un certain nombre de politiques s'inscrivant fortement sur le territoire. Or, ce dernier n'est pas homogène et les politiques définies ne le sont pas toujours dans des zonages définis a priori. Le périurbain peut être analysé comme un zonage spécifique qui présente une manière particulière de lire les enjeux de territoire.

L'administration centrale doit s'instrumenter et instrumenter ses services pour lire et appréhender les territoires afin de dialoguer avec les collectivités locales. Elle doit aussi avoir une vision prospective. Elle doit pouvoir connaître les possibilités de transfert d'une politique définie sur un territoire à un autre.

En particulier, ces politiques doivent répondre à trois objectifs :

- gestion économe de l'espace ;
- mixité sociale ;
- développement durable.

Pour mieux mobiliser les connaissances, la DGUHC exprime son intérêt pour des instruments de lecture (lecture à la carte) et des méthodes d'évaluation au niveau central. Les travaux doivent conduire à une meilleure utilisation des outils mobilisés (nomenclatures aires urbaines et unités urbaines), en particulier dans les zones polarisées ou en voie de métropolisation. Et cela pour permettre de répondre notamment à la question : quels enjeux sur quels territoires ?

2.3 Création d'un groupe de travail

Les axes de recherches/études dégagés au cours de ce travail devraient permettre d'apporter des éléments de réponse aux questions « vives » qui se posent sur ces territoires en pleine mutation.

Pour développer ces axes de recherche, le CERTU a été conduit à mettre en place un groupe de travail en faisant appel à différents spécialistes des questions traitées. Avec la DGUHC, il en assure conjointement le pilotage. Les travaux du groupe seront synthétisés dans un rapport final regroupant d'une part, les études produites, d'autre part, les outils développés.

Le groupe de travail devra donc produire un document de synthèse présentant les indicateurs développés et testés, outil mis à disposition des acteurs publics ou locaux.

Les travaux conduits viseront à répondre à des questions du type :

- L'approche « bassin de vie », avec, en particulier, le concept de « bassin de vie urbain » conduit-elle à mieux mesurer le degré de dépendance vis-à-vis du pôle ? quel type de dépendance (emploi, certains équipements,...) ?
- Quelles conclusions peut-on tirer de l'évolution des migrations résidentielles ? Quelles sont les communes qui ont une importante activité résidentielle (part des emplois induits par la présence des résidents) ? Celles dont les actifs ne dépendent pas du pôle urbain mais d'un pôle d'emploi voisin (pôle périphérique secondaire) ?

- Quelles sont les caractéristiques de ces espaces et de leurs habitants : structure et évolution de l’habitat et de son peuplement, niveau d’équipement, évolution de la construction des locaux selon la destination...?
- Quel est l’impact de l’évolution de l’activité (non-actifs) ou du vieillissement de la population sur la structure de la population ?

Pour résumer les caractéristiques du groupe de travail :

- Structure : groupe d’échanges, de mise en commun et de capitalisation de méthodes d’analyse du territoire ;
- Objectif : développer la connaissance des territoires périurbains, en relativisant l’usage des nomenclatures spatiales (et autres), afin de mieux cerner les enjeux humains, économiques et fonctionnels liés à l’urbanisation de ces territoires ;
- Produits attendus : mise en place d’instruments de connaissance, de lecture des territoires périurbains à travers en particulier des indicateurs permettant des comparaisons dans l’espace et dans le temps.

3. Concepts et caractéristiques

Le terme de *périurbanisation* décrit le processus d'urbanisation qui s'est développé à partir des années 1970 à la périphérie des villes, dans des espaces à faible densité sans continuité de l'habitat avec l'agglomération urbaine. Il caractérise les espaces où dominant des constructions pavillonnaires ou des villas souvent habitées par des couches sociales moyennes. Le terme de périurbanisation s'oppose à celui de *suburbanisation* qui définit l'extension urbaine dense, depuis la fin du XIX^e siècle, orientée le long des infrastructures de transport et occupée principalement par une population de statut socioprofessionnel faible.

3.1 Concepts et définitions

Le phénomène urbain peut être vu sous différentes faces et non pas uniquement sur la base d'un seul indicateur, soit fonctionnel (la pendularité), soit morphologique (la continuité du bâti), soit encore structurel (le type d'emplois).

La distinction entre l'urbain et le rural est l'un des indicateurs le plus utilisé pour parler des différences territoriales. Cette différenciation traduit un clivage fondamental entre deux formes d'habitat, deux types de production et deux modes de vie. Combattue à la fois à cause de son caractère dichotomique et par rapport au choix de la « juste mesure », cette distinction a pourtant eu une très longue histoire qui s'est traduite par l'élaboration de nombreuses définitions. En outre, le caractère dynamique du processus d'urbanisation suscite une réactualisation régulière afin de pouvoir saisir le phénomène correctement.

En France, la première définition officielle de la population urbaine date de 1846 : c'est la population totale de toutes les communes dont la population agglomérée au chef-lieu dépasse 2 000 habitants.

Le choix du seuil des 2 000 habitants remonte au XVIII^e siècle et plus particulièrement à la législation de l'époque révolutionnaire. Ce seuil semble s'imposer vers 1816 pour des raisons d'établissement de barèmes fiscaux qui variaient en fonction de l'importance des lieux. Le maillage communal très fin de la France a été favorable à des unités de taille relativement petite qui correspondaient à l'époque à des gros bourgs. Le chef-lieu de canton avait préservé un rôle d'animation de l'espace rural qui l'entourait. La stagnation démographique séculaire du rural français a permis le maintien du même seuil sur une très longue durée.

Cette définition, qui se réfère uniquement à la continuité du bâti, restera valable jusqu'en 1954, malgré d'importants travaux empiriques et conceptuels réalisés par la communauté internationale des statisticiens qui, à la fin du XIX^e siècle, avait proposé de nombreux modèles pour parvenir à saisir une réalité territoriale en croissance. La première thèse soutenue par le statisticien P. Mauriot à la Sorbonne en 1913, s'intitulait « Agglomérations urbaines ». Elle eut un impact important sur la vision de l'urbain, sans pour autant pouvoir imposer une définition applicable à l'ensemble du pays. Dans les années 1930, H. Bunle publiait une étude sur le Grand Paris de 1911 à 1931, dans laquelle il développait trois critères de délimitation de la région parisienne : la densité de la population, l'accroissement du nombre d'habitants et les migrations alternantes.

En 1954, l'INSEE crée la notion d'**unité urbaine** dont la définition s'appuie sur un **critère morphologique** assorti d'un **seuil de taille** : est considéré comme tel un ensemble d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti (moins de 200 m entre deux constructions) dont la population compte au moins 2 000 habitants. Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, l'ensemble de

ces communes forme une agglomération multicommunale ou agglomération urbaine. Ces agglomérations multicommunales étaient alors désignées comme « agglomérations sociologiques de la conurbation économique ».

ZPIU et aires urbaines : des critères fonctionnels pour saisir le phénomène de périurbanisation

Le critère de continuité du bâti permettait encore en 1954 de bien rendre compte de la limite entre la ville et la campagne, nettement marquée dans le paysage. A partir des années 1960, cette rupture s'estompe du fait de l'accroissement des mobilités des populations et des entreprises. La ville s'étale sur ses marges de manière discontinue en produisant des territoires de plus en plus fragmentés.

En vue du recensement de 1962, l'INSEE met à jour les limites des unités urbaines d'après les cartes et les photos aériennes de l'IGN, en conservant le critère de continuité du bâti. La taille minimale de la population agglomérée restait fixée à 2 000 habitants. En 1999, le taux d'urbanisation, selon cette approche, atteignait 75,5 % contre 63 % en 1962.

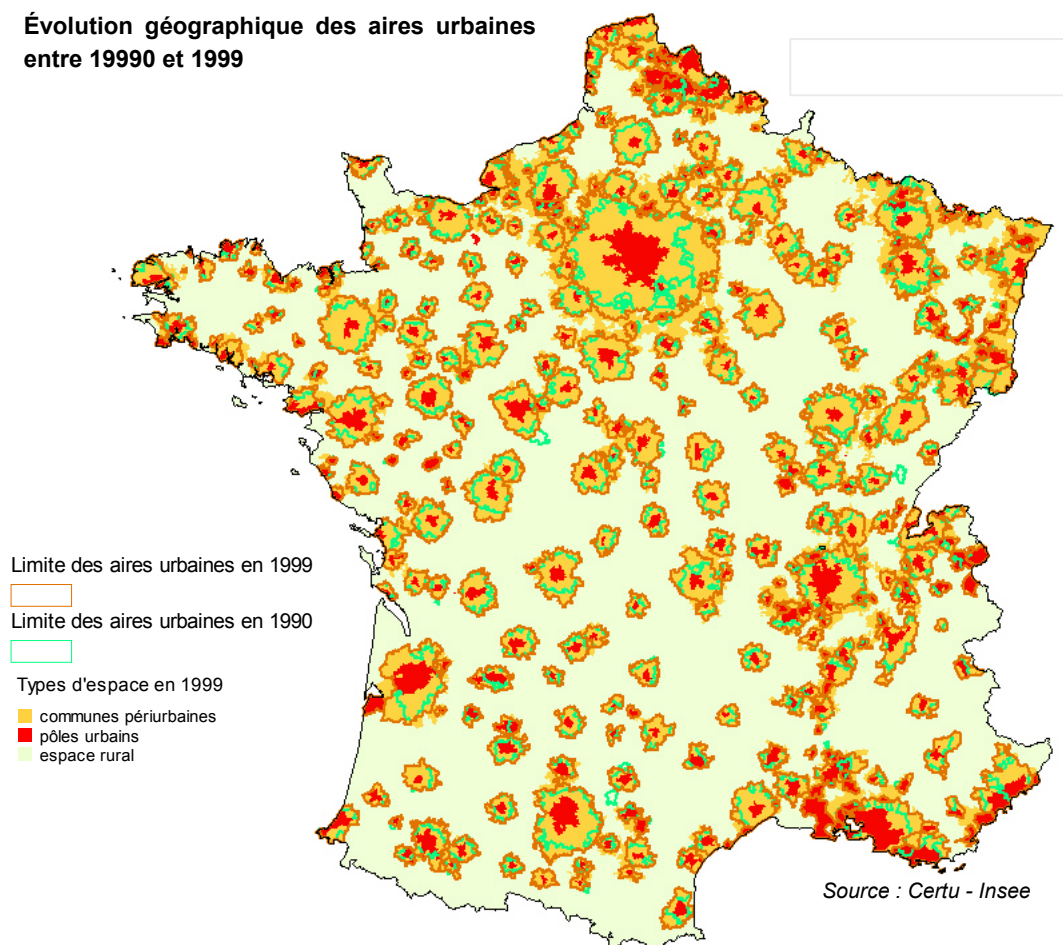
Parallèlement, l'INSEE superpose une seconde structure, **les Zones de Peuplement Industriel et Urbain (ZPIU)**, pour prendre en compte la mesure de l'urbanisation. La proportion de la population vivant de l'agriculture, le niveau des migrations quotidiennes domicile-travail (seuil en 1980 : 10 % des actifs de la commune travaillant dans l'agglomération) et le taux d'accroissement démographique ont permis de définir des communes industrielles ou des « communes dortoirs », et de déterminer si elles devaient être rattachées ou non aux unités urbaines contiguës. S'il permettait de mieux cerner la polarisation exercée par la ville dans son environnement immédiat, ce zonage a rapidement perdu de sa pertinence et ne semblait plus assez discriminant pour identifier la zone d'influence directe de la ville.

En 1997, l'INSEE a élaboré un nouveau découpage du territoire : **les aires urbaines**. Elles ont été construites à partir des données du recensement de 1990 pour remplacer les ZPIU qui s'étaient considérablement étendues. Composées d'un pôle urbain et d'une couronne périurbaine, elles répondent au souci d'identifier plus strictement l'espace à dominante urbaine. Les pôles urbains sont définis en sélectionnant les unités urbaines qui offrent plus de 5 000 emplois. Constituée de manière itérative, la couronne périurbaine regroupe les communes ou les unités urbaines dont au moins 40 % des actifs travaillent dans le pôle principal ou dans l'ensemble des communes déjà rattachées à ce dernier. Dans le zonage en aires urbaines, aucune unité urbaine n'est dissociée : toutes les communes qui la forment sont affectées en bloc à une même aire ou à un même espace. Ainsi, **l'approche typologique (ZPIU) est complétée par une approche fondée sur la polarisation domicile-travail**.

En résumé, une aire urbaine est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par :

- un pôle urbain (unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois) ;
- une couronne périurbaine composée de communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente active travaille dans le reste de l'aire urbaine.

Évolution géographique des aires urbaines entre 1990 et 1999



Population dans les aires urbaines métropolitaines de 1962 à 1999

A géographie constante : les chiffres de population sont donnés dans les limites géographiques des aires en 1999

	1962	1968	1975	1982	1990	1999
Aires urbaines (AU99)	33 055 513	36 464 073	39 599 559	41 234 671	43 379 888	45 052 901
France métropolitaine	46 425 394	49 711 853	52 591 584	54 334 871	56 615 155	58 518 395
Part des aires urb. (%)	71,2	73,4	75,3	75,9	76,6	77,0

A géographie évolutive : population des aires urbaines, dans leurs limites géographiques de l'année considérée et de leurs extensions territoriales entre 1990 et 1999

	1990	Evolution 1990-1999	1999
Aires urbaines 1990 (AU90)	41 277 871	1 514 832	42 792 703
Extension territoriale 1990-1999	2 102 017	158 181	2 260 198
Aires urbaines 1999 (AU99)	43 379 888	1 673 013	45 052 901

Source : Insee - RP

L'INSEE donne une **définition** précise du « **périurbain**⁵ ». Ce sont les communes qui n'appartiennent pas à une agglomération (au sens de la continuité du bâti) et qui envoient au moins 40 % de leurs résidents actifs travailler dans une aire urbaine. Le zonage en aires urbaines offre une typologie utile à la compréhension des dynamiques territoriales. La définition des aires urbaines et des communes multipolarisées repose sur les migrations alternantes des actifs ayant un emploi et non directement sur les dynamiques démographiques.

Ce zonage permet de repérer une classe de communes récemment urbanisées, dont les habitants manifestent des comportements similaires en matière de mobilité (uniquement) fondée sur les déplacements domicile-travail. Mais qu'en est-il des comportements de mobilité des résidents du périurbain pour les déplacements privés ?

Ce zonage en aires urbaines décline le territoire métropolitain en quatre catégories. Les trois premières constituent l'espace à dominante urbaine :

- les pôles urbains, le pôle urbain étant lui-même constitué d'une ville-centre, ou quelquefois de plusieurs, et d'une banlieue ;
- les couronnes périurbaines qui viennent en complément pour former les aires urbaines ;
- et les communes multipolarisées.

La quatrième représente l'espace à dominante rurale.

Enfin, on parle aussi d'espace urbain multipolaire pour définir un ensemble connexe constitué de plusieurs aires urbaines et des communes multipolarisées attirées par elles.

Ajoutons que l'Union Européenne incite à privilégier une *définition fonctionnelle des espaces urbains* en prenant comme critère essentiel pour la délimitation des aires métropolitaines le taux des résidents travaillant dans l'agglomération. La France a elle-même changé deux fois de seuil : le taux de 10 % des actifs d'une commune travaillant dans l'agglomération (en 1980, pour les ZPIU) a été porté à 40 % dans la définition des aires urbaines en 1997. Cette ville fonctionnelle s'éloigne de l'image d'une ville dense, renouvelée, que, par ailleurs, souhaitent encourager les nouveaux textes législatifs comme la loi SRU de 2003.

Diversité des délimitations officielles de la « ville » : ambiguïté ?

Pour une date donnée, plusieurs délimitations officielles d'une même ville peuvent être proposées. L'exemple de Toulouse, avec les différentes définitions possibles de la ville en 1990, illustre bien cette coexistence. Selon la délimitation choisie, la superficie occupée par Toulouse varie ainsi entre 120 km² (dans les limites de la commune centre) et 5 270 km² (dans les limites de la ZPIU), la population rassemblée atteignant dans chacun des cas respectivement 360 000 et 915 900 habitants.

Mais le choix d'un critère morphologique ou fonctionnel n'est pas seul responsable de la diversité des délimitations de la ville. En effet, les limites d'un même zonage, agglomération ou aire urbaine, varient également dans le temps. A chaque recensement, elles sont réajustées en fonction de l'extension du bâti continu pour l'agglomération, de l'évolution de la portée et de l'intensité des navettes domicile-travail pour l'aire urbaine. La superficie de l'agglomération de Toulouse a ainsi presque doublé entre 1968 et 1990, s'étendant de 371 à 716 km² du fait de l'extension du bâti continu et de l'absorption d'anciens noyaux de peuplement.

⁵ Ce « concept » de périurbain semble typiquement français. Seule la France dispose encore de communes rurales, alors que la plupart des autres pays voisins ont intégré celles-ci dans de vastes communes dont les villes et les agglomérations constituent le centre.

Quelle est la pertinence de chacune de ces définitions pour étudier la ville ? Que représentent encore la commune centre et l'agglomération dans un contexte où la ville est de plus en plus assimilée au territoire des mobilités quotidiennes qui donnent sa cohésion à l'aire urbaine ? Ces questions ont été abordées à travers différents indicateurs, soit directement⁶ pour la mesure de la population et des profils économiques dans les agglomérations et les ZPIU, soit indirectement⁷ pour l'analyse des ségrégations sociospatiales.

La production d'indicateurs urbains pour les seules communes centres est de plus en plus restrictive, mais ce maillage reste privilégié pour la gestion des villes et apparaît beaucoup plus comme un zonage de « pouvoir » que de « savoir » (P. Julien, 2000). L'institution des communautés d'agglomération ou de communes montre que les acteurs politiques prennent la mesure d'un élargissement nécessaire du zonage de « pouvoir » des villes, pour certaines questions urbaines comme celles des infrastructures et des réseaux de communication, ou encore de l'implantation des zones d'activité. Les ZPIU ont permis d'appréhender les transformations des modes de vie au moment où la dichotomie urbain / rural des comportements se complexifiait.

La confrontation des délimitations officielles de la ville et de leur impact sur la mesure des phénomènes urbains prend tout son sens face au développement des études urbaines comparatives, nationales et internationales. Des auteurs montrent que loin de s'exclure l'une l'autre, ces définitions sont complémentaires et s'avèrent plus ou moins bien adaptées selon l'objectif de l'étude.

3.2 Géographie des aires urbaines

Défini pour la première fois à partir des données du recensement de 1990, le zonage en aires urbaines a été délimité à nouveau à partir du recensement de 1999. Cette actualisation a permis de dresser l'état du peuplement urbain et rural de la France métropolitaine et d'analyser les dynamiques démographiques territoriales.

En 1999, on dénombre **354 aires urbaines en France métropolitaine**⁸ qui regroupent 13 908 communes, couvrent 176 000 km² (32 % du territoire) et accueillent 45 millions de personnes (77 % de la population), contre, respectivement, 361 aires, 10 687 communes, 132 000 km² (24 % du territoire) et 41 millions de personnes (73 % de la population) en 1990.

On assiste à une diminution du nombre des aires urbaines et à une croissance de la population plus faible que celle de l'extension géographique : l'étalement urbain se nourrit du desserrement de la population. 18 aires urbaines sont nouvelles en 1999, tandis que 25 aires urbaines de 1990 ne sont plus qualifiées ainsi en 1999.

Les disparitions d'aires urbaines résultent de trois causes :

- le passage en dessous du seuil des 5 000 emplois ;
- la fusion d'unités urbaines par continuité de l'habitat ;
- l'absorption d'une aire urbaine par une autre.

Ce dernier cas se produit quand la dépendance économique d'une aire urbaine s'est accrue depuis 1990, c'est-à-dire que 40 % au moins de sa population active résidente va travailler dans une autre aire.

⁶ Cf. § 4.2.2, par exemple, N. Cattan, 1992

⁷ Cf. § 4.3, G. Lajoie ou C. Rhein, 1996

⁸ Cf. Insee Première n° 766. D'autre part, P. Julien (INSEE) a reconstitué les délimitations des aires urbaines pour les RP de 1968, 1975, 1982 et 1990 à partir des mêmes critères qu'en 1997.

Entre 1990 et 1999 :

- 5 aires urbaines ne sont plus classées en tant que telles car elles sont passées en dessous du seuil des 5 000 emplois. Les unités urbaines concernées sont de petite taille, moins de 20 000 habitants dans tous les cas.
- 12 aires urbaines ont été intégrées à d'autres par fusion des unités urbaines constituant leur cœur. Ses fusions sont caractéristiques des territoires les plus denses et traduisent l'intensité de l'urbanisation au cours de la période 1990-99.
- 8 aires urbaines ont été absorbées par une autre aire urbaine. Comme entre 1982 et 1990, cette absorption concerne principalement l'aire urbaine de Paris.

La diminution du nombre d'aires urbaines résulte de deux phénomènes simultanés : une polarisation - concentration de la population dans un nombre réduit de villes - et un étalement urbain. Les aires urbaines se sont étendues aux communes en forte croissance démographique entre 1990 et 1999. Concomitamment, la population a continué d'augmenter dans les territoires déjà urbains.

Bien que l'**extension d'une aire urbaine soit souvent un signe de périurbanisation**, elle correspond à des phénomènes différents selon les aires, que seule l'analyse locale permet de préciser. Comme le montre P. Julien, cette extension peut aussi être la conséquence **du manque de dynamisme des territoires voisins de la ville** (Cf. Annexe 1).

« Très souvent, l'extension des aires urbaines entre 1990 et 1999 traduit une poursuite de la périurbanisation. Les actifs travaillent essentiellement dans les pôles urbains, mais vont habiter de plus en plus loin, dans une périphérie qui se densifie ; c'est le plus souvent le fait d'une population jeune, composée de familles en quête d'espace. Ce phénomène concerne toutes les aires urbaines dynamiques.

L'essentiel de la croissance démographique d'une aire urbaine s'effectue en son cœur, cœur que l'on peut appréhender par l'aire définie antérieurement, en 1990 par exemple. Cependant la croissance de la population dans l'extension de l'aire urbaine, entre 1990 et 1999, joue également un rôle non négligeable.

Ce schéma de l'étalement urbain et de la densification de territoires excentrés ne s'applique pas aux villes traditionnellement industrielles qui continuent à payer un lourd tribut démographique, le temps de leur lente reconversion. De même, il ne s'applique pas tout-à-fait à un certain nombre de villes de l'intérieur du pays, ce qu'illustre le cas de Limoges. L'extension territoriale de l'aire urbaine de Limoges (+50 %) correspond à un territoire très peu dense (27 hab. au km²), dont la population ne s'est pas accrue entre 1990 et 1999. Ce schéma ne correspond pas non plus aux petites aires urbaines isolées. Ainsi, la population a diminué dans l'extension territoriale de l'aire de Montluçon entre 1990 et 1999, malgré le desserrement urbain. Enfin, si une commune envoie plus de 40 % de ses actifs dans un pôle urbain, elle est intégrée à l'aire urbaine de ce pôle et contribue donc à l'extension de son territoire. Mais ce n'est pas forcément le signe d'un desserrement démographique. Cela peut traduire la disparition progressive d'emplois occupés dans cette commune (agriculteurs, artisans, commerçants), disparition qui contraint sa population à aller chercher un emploi au cœur de l'aire urbaine et fait ainsi augmenter mécaniquement la part des actifs allant travailler hors de la commune. »

Différence de population entre 1990 et 1999 : Près de 4 millions d'urbains en plus

Due à la croissance de la population des aires urbaines dans les limites de 1990	1 514 832
Due à l'extension territoriale des aires urbaines (changement de délimitation)	2 260 198
Total	3 775 030

Champ : ensemble des communes appartenant à une aire urbaine en 1990 ou en 1999 ; il s'agit d'un champ variable et non constant puisque certaines aires urbaines sont apparues dans la liste et d'autres ont disparu.

Population et communes dans les différentes catégories du zonage en aires urbaines (Nouvelle et ancienne délimitations)

	Délimitation en 1999			Délimitation en 1990		
	Nombre comm.	Population en 1999	Population en 1990	Nombre comm.	Population en 1999	Population en 1990
Espace à dominante urbaine	18 030	47 965 268	46 129 541	13 224	44 890 927	43 234 159
Aires urbaines	13 908	45 052 901	43 379 888	10 687	42 792 703	41 277 871
<i>Pôles urbains</i>	3 100*	35 708 162	34 807 335	2 793*	35 216 858	34 372 027
Couronnes périurbaines	10 808	9 344 739	8 572 553	7 894	7 575 845	6 905 844
Communes multipolarisées	4 122	2 912 367	2 749 653	2 537	2 098 224	1 956 288
Espace à dominante rurale	18 535	10 553 127	10 485 614	23 341	13 627 468	13 380 996
Ensemble	36 565	58 518 395	56 615 155	36 565	58 518 395	56 615 155

*Paris = une commune

Source des 2 tableaux : Recensements de la population, Insee Première n° 765

3.3 Identification des territoires périurbains**3.3.1 Dynamiques de peuplement**

En 1999, le périurbain, au sens de l'INSEE, est constitué à la fois par les 10 808 communes des couronnes périurbaines des grandes agglomérations (communes monopolarisées) et par les 4 122 communes partagées entre les influences de plusieurs agglomérations (communes multipolarisées).

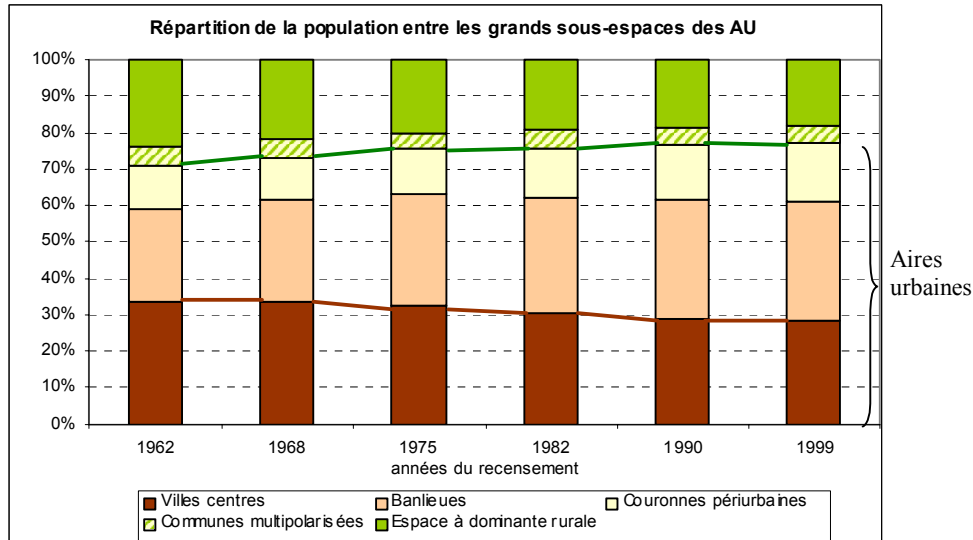
Au total, ces communes périurbaines accueillent 12,2 millions d'habitants dont 2,9 millions résident dans des communes multi-polarisées et 9,3 millions dans les couronnes périurbaines (contre 7 millions dans les couronnes de 1990). Ainsi, en 1999, un habitant sur quatre de l'espace à dominante urbaine habite le périurbain. Depuis 25 ans, cet espace a gagné plus de 3 millions d'habitants alors que les pôles urbains (5 fois plus peuplés en début de période) n'en ont gagné que 2,5 millions (Cf. tableau Annexe 1).

La densité de population en périurbain est proche de la moyenne nationale : 106 habitants au km² mais avec de fortes variations selon la taille des aires : 63 pour les petites et 178 pour les millionnaires. Mais la densification périurbaine est très présente, se focalisant surtout dans les Alpes, autour de la Méditerranée, à Toulouse et dans le Nord-Pas-de-Calais.

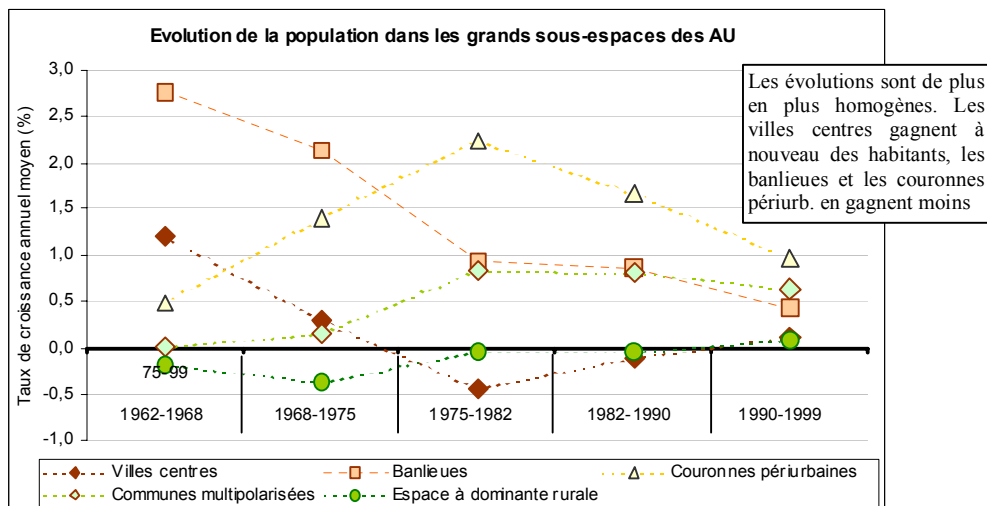
Entre 1990 et 1999, un peu plus de 60 villes centres bénéficient d'un accroissement de population. Elles n'étaient qu'une vingtaine entre 1975 et 1990. Ce renouveau des villes centres s'accompagne d'un net ralentissement de la croissance dans les banlieues quelle que soit la taille de l'aire urbaine considérée. Ce ralentissement de la croissance démographique touche moins nettement les communes du périurbain, plus fortement dans les petites aires urbaines et les « millionnaires ».

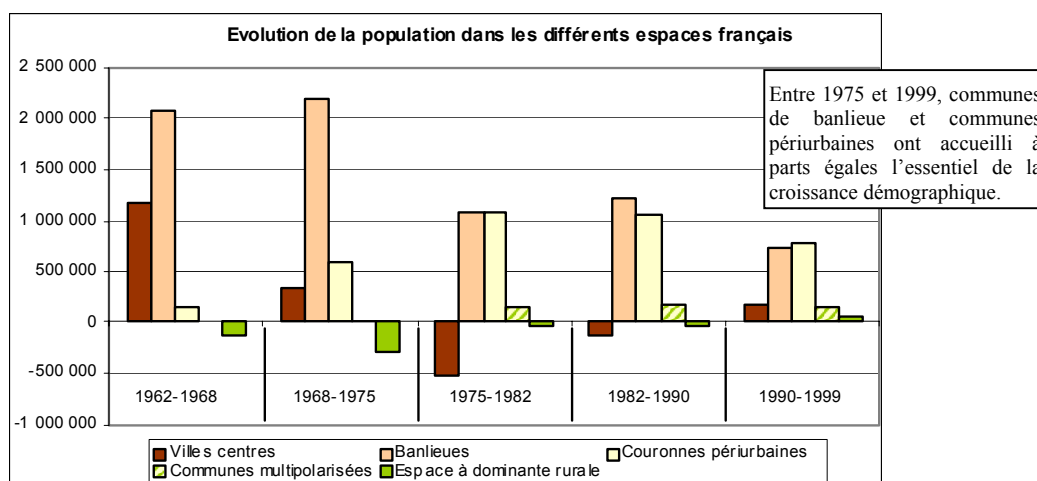
La progression de l'ensemble des communes multipolarisées est également importante, tant en nombre d'habitants qu'en nombre de communes (Cf. Annexe 1).

Le phénomène d'étalement urbain doit être relativisé (population à périmètre constant)



Type de zone des aires urbaines	Taux d'évolution annuel moyen					
	1982-1990			1990-1999		
	Total	dû au solde naturel	dû au solde des entrées-sorties	Total	dû au solde naturel	dû au solde des entrées-sorties
Ville-centre	- 0,09	0,53	-0,62	0,12	0,46	- 0,34
Banlieue	0,86	0,72	0,14	0,42	0,65	-0,23
Cour. périurb.	1,89	0,42	1,47	1,03	0,40	0,63





De 1990 à 1999, la population a progressé de 0,12 % par an dans les villes centres, de 0,42 % dans les banlieues et de **1,03 % dans les couronnes périurbaines** pour l'ensemble des 354 aires de 1999. Le taux de croissance est de plus en plus élevé à mesure qu'on s'éloigne du centre : cette hiérarchie correspond au schéma classique de l'étalement urbain. Ce modèle s'est toutefois atténué au cours des années. En effet, entre 1982 et 1990, 231 aires le suivaient ; elles ne sont plus que 199 durant les années quatre-vingt-dix. Les évolutions entre 1990 et 1999 ont été plus homogènes : les villes-centres gagnent des habitants alors qu'elles en perdaient régulièrement depuis 1975, et les banlieues et couronnes périurbaines en gagnent moins. Ainsi, le desserrement de la population urbaine bénéficie d'abord aux couronnes périurbaines : elles cumulent en effet des soldes naturel et migratoire largement positifs (Cf. graphiques ci-dessus).

Cet étalement de la population du centre vers la périphérie est plus ou moins marqué selon les aires. Il est généralement important quand la taille de l'aire et sa vitalité sont grandes. Il l'est également dans les aires qui perdent de la population quand elles sont d'une taille suffisamment importante : le déclin démographique est alors plus rapide au centre qu'à la périphérie.

Cette progression est le fait d'un fort excédent des arrivées sur les départs, confirmant ainsi la vigueur de la périurbanisation. Dans ce groupe d'aires, la population des couronnes s'accroît de 1,54 % en moyenne entre 1990 et 1999, contre 1,19 % sur l'ensemble des 73 aires de plus de 100 000 habitants.

3.3.2 Qualification de la population périurbaine

La DATAR et la FNAU ont analysé les 100 premières aires urbaines qui totalisent 37,5 millions d'habitants, soit 83 % des 354 aires urbaines définies par l'INSEE à partir du recensement de 1999. Les résultats qui suivent sont issus de cette étude qui caractérise la population périurbaine restreinte aux habitants des couronnes périurbaines.

Si en moyenne **un habitant sur quatre des aires urbaines réside dans le périurbain**, le poids de cet espace varie dans un rapport de 1 à 10 sur l'ensemble des aires étudiées : entre 5 % pour l'aire de Vannes à 65 % pour l'aire de Metz. Et dans un quart des cas, la population périurbaine domine comme à Toulouse, Caen, Bayonne ou Carcassonne, sans oublier Metz.

3.3.2.1 Le taux d'activité

Le taux d'activité (population active/population de plus de 15 ans x 100) du périurbain des 100 aires étudiées, qui est de 58 %, est supérieur à celui de la Métropole (55 %). Entre 1990 et 1999, on constate que les actifs se concentrent de plus en plus dans les communes de deuxième et troisième couronnes.

Les communes périphériques sont les moins touchées par le chômage ; le taux de chômage y est un peu plus faible qu'en France métropolitaine (12 % contre 13 %). Seule la situation autour de Marseille, Toulon ou Lille reste préoccupante. La dichotomie entre les communes périphériques, où le taux de chômage reste modéré, et les villes centres, où le taux de chômage a augmenté, s'est accentuée entre 1990 et 1999.

Les non salariés sont en plus grand nombre (12 %) dans le périurbain que dans le reste de l'aire urbaine (10 %) et l'artisanat y est plus important. Alors que les périphéries des aires urbaines comptaient près de 15 % de non salariés en 1990, elles n'en comptent plus que 12 % en 1999. Il ne s'agit pas d'une baisse d'effectifs d'actifs non salariés, mais d'une transformation économique : les petits commerçants et artisans sont aujourd'hui plus souvent salariés d'une société, de même pour les agriculteurs.

3.3.2.2 L'âge et le cycle de vie

La jeunesse de la population (plus de 20 % de moins de 20 ans) est une des principales caractéristiques du périurbain, et notamment des aires non millionnaires. Le taux de diplômés (bac + 2) y est plus faible que dans les villes centres, avec un écart d'autant plus important que la taille de l'aire urbaine est élevée.

Les jeunes de moins de 15 ans sont plus nombreux dans le périurbain. Au recensement de 1999, les moins de 15 ans représentaient 18 % de la population totale contre 16 % dans les villes centres, 19 % en banlieue et 21 % en périurbain. La proportion des moins de 15 ans est d'autant plus faible que l'on se rapproche du centre. Le périurbain est plus propice à l'accueil des familles, en raison d'une structure de l'habitat mieux adaptée tant en termes de taille de logements que de coût de l'immobilier. Les jeunes adultes représentent 25 % de la population française métropolitaine, ce pourcentage restant le même en périurbain.

Les personnes âgées sont plus souvent installées dans les villes centres que dans les banlieues ou le périurbain. Cependant, depuis 1990, leur progression est plus forte en banlieue et en périurbain que dans le centre ville. Les périphéries de huit aires urbaines sur dix ont vu une progression de 20 % de cette classe d'âge. La France, globalement, a tendance à vieillir et le poids des plus de 75 ans continuera à augmenter en valeur absolue et relative, avec de nombreuses conséquences (habitat, équipements, déplacements, services) pour l'urbanisme et la gestion locale, y compris dans le périurbain.

Les familles avec enfants s'installent plus facilement en périphérie afin de disposer de davantage d'espace, notamment au sein du logement. Les familles de 3 et 4 personnes sont les plus nombreuses en périphérie (près de 40 %). Le périurbain et les banlieues accueillent la majeure partie des familles et, de plus en plus, une proportion importante de personnes âgées.

**Répartition de la population des aires urbaines entre les différents types d'espace
selon la taille des aires et caractéristiques des espaces selon l'âge**

(valeurs en %)

Taille des aires Urbaines (hab.)	moins de 100 000	de 100 000 à 200 000	de 200 000 à 500 000	de 500 000 à 1 000 000	plus de 1 000 000	Total
Ville centre	42,5	39,3	38,2	31,4	22,8	31,0
Banlieue	25,3	30,0	26,4	41,9	59,5	43,5
Cour. périurbaine	32,2	30,7	35,4	26,8	17,7	25,5
Aire urbaine	100	100	100	100	100	100
Les moins de 15 ans						
Ville centre	16,7	16,5	16,1	14,7	14,7	15,5
Banlieue	17,8	18,5	18,9	18,1	20,0	19,3
Cour. périurbaine	20,6	21,0	21,7	21,4	20,0	20,9
Aire urbaine	17,5	17,9	18,1	17,5	18,9	18,2
Les jeunes adultes (20 à 39 ans)						
Ville centre	29,0	31,1	35,2	36,0	34,9	33,9
Banlieue	25,2	25,8	27,2	27,6	30,5	28,9
Cour. périurbaine	25,2	25,3	26,3	27,0	24,9	25,7
Aire urbaine	26,8	27,8	29,9	30,1	31,1	29,9
Les personnes âgées (75 ans et plus)						
Ville centre	9,4	8,7	7,6	8,6	8,1	8,3
Banlieue	7,1	6,4	5,9	7,3	5,4	6,0
Cour. périurbaine	6,9	6,8	6,3	6,1	4,8	5,9
Aire urbaine	8,0	7,4	6,7	7,4	6,0	6,7

Source : Atlas des aires urbaines – Fnau 2001

3.3.2.3 Le taux de motorisation

La motorisation des ménages est d'autant plus forte que l'on s'éloigne du cœur des aires urbaines et que la taille de l'agglomération diminue : dans le périurbain, presque chaque adulte a sa voiture. Seulement 12 % des ménages du périurbain n'en détiennent aucune contre 23 % en France métropolitaine. La multimotorisation est un phénomène fréquent en périurbain : 44 % des ménages disposent d'au moins deux voitures contre 16 % en ville centre. Cette multimotorisation a très fortement augmenté en périurbain passant de 36 % en 1990 à 44 % en 1999.

Pour résumer, le périurbain est composé plutôt de familles avec enfants en bas âge (un ou deux). La population y est globalement plus jeune, les 35-45 ans (les parents) et les moins de 20 ans (les enfants de plus de 4 ans) y sont plus fortement représentés. Les communes périurbaines sont plutôt un lieu d'accueil des familles déjà constituées.

Les premiers périurbains correspondaient à ces jeunes familles qui, à la fin des années 1970, ont bénéficié d'une conjonction de facteurs économiques, techniques et politiques qui facilitait l'accession à la propriété individuelle pour s'émanciper d'une ville « malade » vers le « monde pavillonnaire ». Pour eux, l'ascension résidentielle se doublait d'une ascension sociale : l'ouvrier accédait au mode de vie des classes moyennes.

Une population qui a fait un choix de qualité de vie sous contrainte financière (immobilier moins cher qu'en ville) est une population contrainte (immobilier trop cher). Un certain nombre d'éléments participent à sa différenciation : la localisation résidentielle, l'environnement, la taille du lot de terrain, mais aussi l'époque de construction ou encore le type de maison. Cette distinction se retrouve, en particulier, avec d'un côté des ménages ayant cherché à s'éloigner de la ville et de l'autre, ceux pour qui l'installation campagnarde répond davantage à une contrainte financière liée au renchérissement de marché immobilier de la partie dense.

Mais peu de travaux ont été menés sur le sujet dans la problématique périurbaine.

3.3.3 Les équipements dans le périurbain

« Lieux de déconcentration de la population en bordure des pôles urbains, les communes périurbaines ont accueilli de nombreux habitants depuis le début des années soixante. Ce phénomène s'est manifesté de deux manières différentes. La moitié des communes a connu un développement rapide, à partir de 1962, de 1968 ou encore de 1975, suivie d'une croissance soutenue. L'autre moitié a enregistré une croissance modérée et continue sur l'ensemble de la période 1962-1990. Mais l'âge de la périurbanisation ne joue pas directement sur le niveau d'équipement des communes, si ce n'est pas la taille que cet essor plus ou moins ancien leur confère. Dans le cas des villes nouvelles, ces communes périurbaines ayant connu une très forte croissance de leur population, la rapidité de leur développement semble même s'être faite au détriment des commerces et des services à la population. Ainsi, à taille égale au-delà de 2 000 habitants, les communes des "villes nouvelles" comptent en moyenne trois équipements de moins que leurs homologues situées dans les grandes agglomérations. »

En terme de niveau d'équipement, les communes périurbaines se caractérisent, en 1998, par des commerces et services plus rares qu'ailleurs, mais des équipements socio-culturels plus répandus (Inventaire communal 1998⁹).

« Territoires situés aux franges des grandes agglomérations, les zones périurbaines bénéficient de la présence de ces villes qui mettent à leur porte les principaux commerces et services, notamment les plus rares. La concurrence des pôles urbains se fait cependant considérablement sentir, empêchant les communes périurbaines de prendre de l'essor en commerces et services à la population. Toutes ces communes, même celles qui concentrent les activités, sont moins bien pourvues en équipements et n'animent pas le territoire comme les communes rurales de tailles comparables »¹⁰.

L'artisanat et les services liés à la santé ou au domaine socio-culturel sont bien implantés dans les communes périphériques, tandis que les commerces non alimentaires et les services publics ou privés le sont nettement moins. De nombreuses initiatives communales ont été menées en direction des services aux enfants et aux jeunes (écoles, garderie, centre de loisirs, équipements sportifs). Et l'hypothèse courante en 1998 est que ces communes devaient s'adapter à la demande croissante des habitants qui, se rendant majoritairement tous les jours en ville pour travailler, exigent souvent une qualité de services proche de celle qu'ils pourraient trouver dans les grandes agglomérations.

« Le **niveau** d'équipement des communes périurbaines est en moyenne légèrement plus faible que sur l'ensemble du territoire ... Au total, il manque en moyenne 1,2 commerce ou service aux communes périurbaines par rapport aux communes de même taille sur l'ensemble du territoire ». A population égale, les communes périurbaines sont largement moins bien équipées que celle de l'espace rural. « La différence de niveau d'équipement est d'autant plus grande que la commune est importante. Ainsi, une commune de 1 000 à 2 000 habitants possède en moyenne 14 équipements en zone périurbaine et 21 en zone rurale. Une commune périurbaine de 10 000 habitants offre autant

⁹ L'inventaire communal est une enquête qui a été réalisée en mars 1998 auprès de toutes les mairies de France, DOM compris, sauf pour les villes de plus de 30 000 habitants et pour les départements de Paris (75), Hauts-de-Seine (92), Seine-Saint-Denis (93) et Val-de-Marne (94).

Il s'agit d'un inventaire complet des équipements, commerces et services au niveau de chaque commune. Il permet de connaître la densité d'implantation et le lieu de fréquentation des équipements. Il permet aussi de repérer des pôles d'attraction et des zones de chalandise à l'aide de cartes disponibles au format PDF sur le site Internet de l'Insee.

¹⁰ Source : *Inventaire communal 1998*, Insee Synthèses n° 52, Statistique publique, 2001 – Les communes périurbaines en 1998, pp 127-146

de commerces et de services qu'une commune rurale de 4 000 habitants ». Ainsi, une commune périurbaine doit atteindre une taille plus importante que celle d'un chef-lieu de canton en campagne, là où la concurrence des équipements des grandes villes ne se fait que peu sentir, pour jouer un rôle d'offre de services équivalent.

En périurbain, les pôles de services sont moins bien équipés que leurs homologues ruraux. «Ils offrent en moyenne trois équipements de moins que les pôles situés dans l'espace rural et ce, quelle que soit leur taille ... Les zones périurbaines ne sont pas pour autant totalement dépourvues d'équipement. Des pôles de services de proximité, fournissant les services les plus courantes (du boulanger au médecin), y ont vu le jour, qu'il s'agisse de bourgs anciens gagnés par l'extension urbaine, ou de communes dont la fonction commerciale s'est accrue plus récemment du fait de l'implantation massive de population dans leurs environs. Entre 1980 et 1998, 198 pôles de services de proximité sont ainsi apparus dans les zones périurbaines, alors que leur nombre stagnait sur l'ensemble du territoire. C'est la conséquence de l'étalement urbain, l'agglomération centrale était trop éloignée pour répondre en besoin en service de proximité exprimés par les habitants des périphéries. ».

« En revanche, la population des espaces périurbains se trouve plus proche des équipements absents de la commune que celle du rural : l'éloignement moyen atteint 5,5 km dans le périurbain, contre 7 km dans le rural. Ceci s'explique en partie par un meilleur équipement des communes périurbaines non pôles, ces dernières étant en moyenne plus peuplées que celle de l'espace rural. **Ces espaces périphériques souffrent davantage d'une insuffisance d'autonomie que d'un éloignement important aux équipements** » conclut l'Insee.

Le déficit en certains équipements, spécifiques aux communes périurbaines, est cependant plus ou moins accentué selon les types de commerces ou de services que l'on considère. La gamme de proximité qui regroupe des commerces et des services fréquents, du boulanger au médecin et à la station service, reste assez bien représentée. En revanche, les communes périurbaines restent toujours sous-équipées par rapport aux communes rurales, à la fois en moyenne et à taille de commune comparable.

Le sous-équipement se manifeste davantage pour les équipements de taille intermédiaire, qui comprend aussi bien le collège que la banque ou le supermarché. Il faut dépasser les 7 000 habitants pour trouver dans une commune périurbaine autant de services que dans la moyenne des communes de taille comparable. Ce manque d'équipements rend les pôles de services intermédiaires faiblement attractifs.

Malgré le sous-équipement des communes périphériques, quelques grandes familles de commerces et de services y sont davantage répandues que dans le reste de la France. C'est notamment le cas des services liées au domaine socioculturel, à l'artisanat du bâtiment ou à la santé. Le profil type des résidents des zones périurbains n'est pas étranger à cette situation.

Comme les habitants des zones périurbaines sont plus jeunes que la moyenne de la population et ont souvent plusieurs enfants en bas-âge, les structures sociales, telles les crèches ou les haltes garderie, y sont plus fréquentes que dans le rural. A l'inverse, les services aux personnes âgées, comme les maisons de retraite, y sont moins développés.

De même, l'arrivée d'une population nouvelle, avec des habitudes culturelles urbaines a contribué à l'installation de services comme les bibliothèques, les centres culturels et les écoles de musique. Les infrastructures sportives comme les tennis et les terrains de football et de rugby se sont également bien développées. Ce qui n'est pas le cas pour les piscines couvertes ou découvertes.

Au sein même des périphéries, les communes ne sont pas équipées de la même manière selon qu'elles sont polarisées par une grande ville ou par plusieurs. Les communes monopolisées, plus proches des grandes villes, ont en effet connu les plus fortes croissances de population, et les nouveaux arrivants ont attiré les plus petits commerces de proximité indispensables à la vie quotidienne.

Si l'on retrouve les mêmes grandes caractéristiques d'équipements du périurbain que 10 ans plus tôt, quelques évolutions sont apparues entre 1988 et 1998, qu'il serait important d'actualiser surtout pour déterminer le degré de dépendance/autonomie du périurbain.

Ce sont surtout les services à la personne qui se développent dans les communes périurbaines. Mais le niveau d'équipement ne s'améliore pas autant que la croissance aurait pu le laisser supposer. Et le sous équipement des communes périurbaines relativement à leur population a eu tendance à s'accroître entre 1974 et 1998. Elle révèle deux types d'organisation distincts :

- l'un, dans le rural, avec des communes un peu plus importantes du point de vue de leur taille, donc mieux équipées, appelées à jouer un rôle de concentration des services au profit des communes voisines ;
- l'autre, à l'opposé, constitué de grandes périphéries urbaines où la concurrence exercée par le pôle limite le développement sur place de certains commerces et services, alors même qu'un nombre équivalent justifierait de nouvelles implantations en zone rurale.

3.3.4 L'habitat et le logement

Les zones périurbaines ne participent que très peu à l'accueil de logements HLM (sociaux) et ce, quel que soit le poids de population de l'aire urbaine. Les résidences principales HLM représentent 16 % de l'ensemble des résidences principales.

En périurbain des aires urbaines de moins d'un million d'habitants, les logements inconfortables sont relativement plus nombreux : à mesure que l'on s'éloigne des pôles urbains, le niveau de confort des logements se détériore.

Sur les 15 dernières années, la construction neuve est à l'origine d'un taux de croissance du parc nettement plus élevé dans les couronnes périurbaines que dans les pôles urbains. Ces taux sont respectivement de 1,5 et 1 % en moyenne annuelle sur la période 1990-1998, de 1,7 et 0,9 % sur la période plus récente 1999-2004.

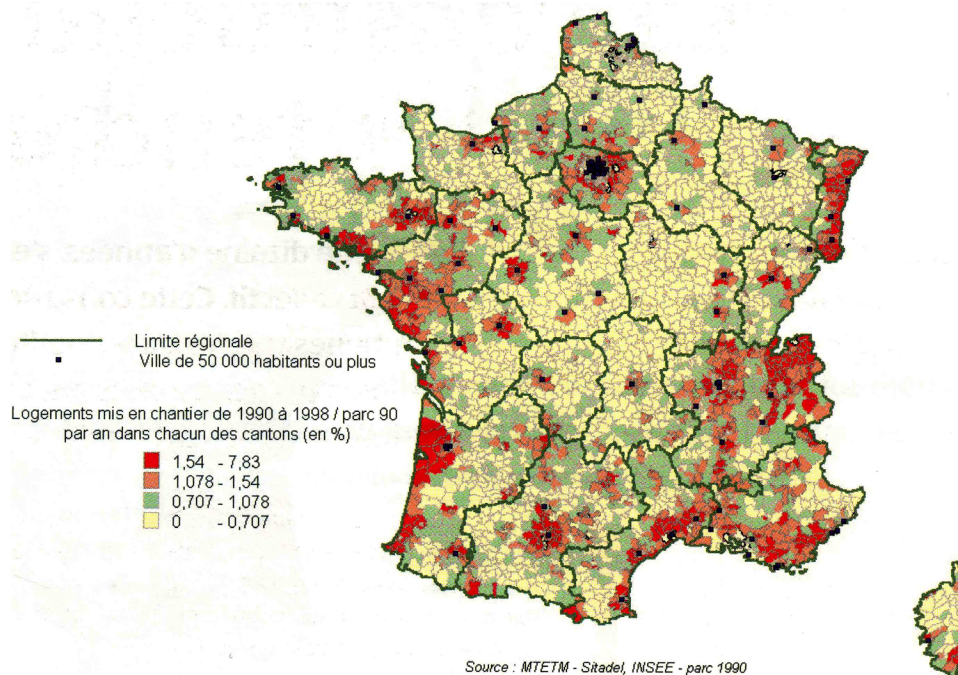
Croissance du parc de logements - Construction neuve

	Taux de croissance* annuel moyen du parc de logements	
	1990-1998	1999-2004
Espace à dominante urbaine	1,10 %	1,10 %
dont Pôles urbains	1,00 %	0,90 %
Couronnes périurbaines	1,50 %	1,70 %
Espace à dominante rurale	0,80 %	1,10 %

Source : MTETM-Sitadel et Insee-RP

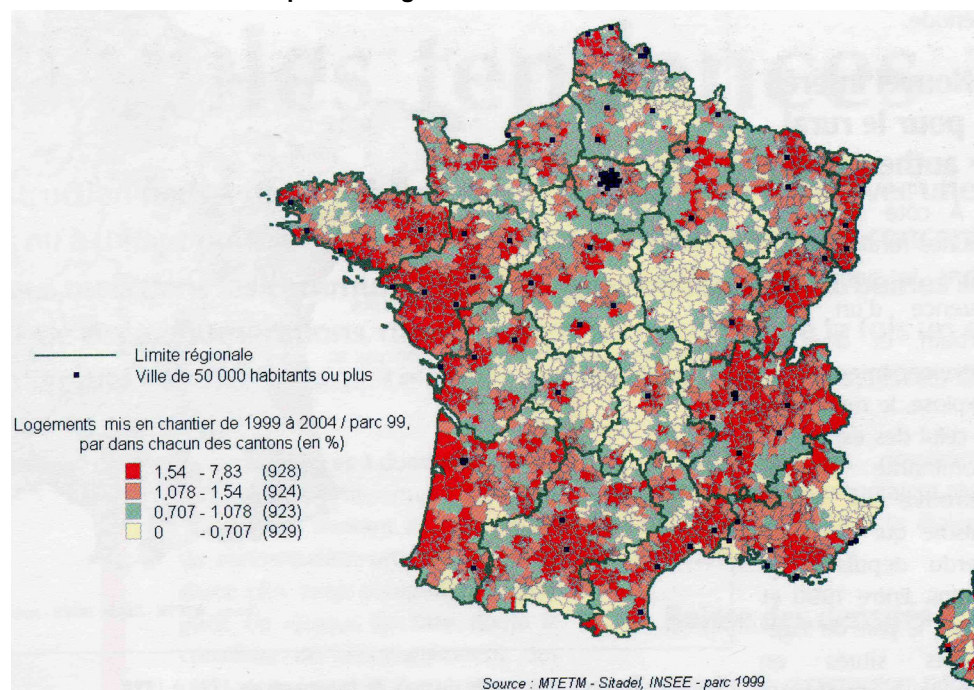
Remarque - L'indicateur rapporte la construction neuve de la période au parc en début de période. Il permet de comparer le dynamisme de la construction dans les différents territoires.

Croissance annuelle du parc de logements de 1990 à 1998



Note de lecture : Entre 1990 et 1998, la construction neuve était concentrée autour de quelques grandes métropoles ou de quelques zones littorales ou frontalières

Croissance annuelle du parc de logements de 1999 à 2004



Note de lecture : Depuis 1999, la croissance du parc de logements est devenue beaucoup plus diffuse. Elle a ralenti dans les grandes métropoles et concerne davantage les communes périurbaines, voire même certaines communes rurales isolées.

3.3.5 Migrations domicile-travail

En moyenne, les actifs sont plus nombreux à travailler hors de leur commune de résidence et les distances moyennes du lieu de résidence au lieu de travail s'allongent. Ces actifs, dénommés « navetteurs », sont de plus en plus des habitants de zones périurbaines qui travaillent dans les agglomérations, les zones périurbaines présentant un déficit d'emplois par rapport aux actifs qui y résident. Au sein de l'aire urbaine, le pôle, et plus fortement encore la ville centre, captent les actifs environnants.

En 1999, les navetteurs représentent 61 % des actifs contre 52 %, en 1990, et 46 % en 1982. Les actifs vivant dans les communes périurbaines sont les plus mobiles : 79 % d'entre eux changent de commune pour aller travailler. Ceux qui résident dans les couronnes parcourent en moyenne 16,6 kilomètres pour se rendre sur leur lieu de travail. Ceux des communes multipolarisées, plus éloignés du centre, parcourent 18 kilomètres¹¹ (Cf. tableau ci-dessous).

Localement, c'est soit le desserrement des emplois, soit leur polarisation qui influencent la longueur du trajet. La part des emplois diminue légèrement au sein des villes centres, au profit de leur banlieue et de leur couronne périurbaine (voir tableau). Sur la dernière décennie, la part des emplois situés en milieu rural décline plus rapidement que celle de la population active occupée qui y réside ; celle-ci doit donc se déplacer vers les espaces urbains pour y trouver un emploi.

L'usage des transports en commun par rapport à la voiture est fortement conditionné par l'offre. Dans les grandes métropoles, l'usage des TC par les actifs est plus répandu pour les trajets domicile-travail (41 %) que celui de la voiture (30 %). Hors de ces grandes métropoles, 80 % des actifs périurbains utilisent la voiture pour aller au travail et ceci particulièrement dans les petites aires urbaines où son usage est quasi exclusif (98 %).

Les communes périurbaines accueillent davantage d'actifs que d'emplois entre 1990 et 1999 avec deux exceptions, Longwy et Fréjus. Compte tenu du fait que l'étalement des populations se propage plus rapidement que celui des établissements, l'éloignement géographique entre le lieu de travail et le lieu de résidence se renforce. Cette situation multiplie et rallonge les déplacements des navetteurs.

Cette dissociation croissante entre le lieu de résidence et le lieu de travail s'explique par plusieurs facteurs : desserrement rapide de l'habitat et donc de la population active vers les zones périurbaines, concentration des emplois à l'intérieur des agglomérations, amélioration des réseaux de transport et augmentation de l'équipement des ménages en voiture, déclin de l'agriculture pour laquelle il y a souvent identité entre le domicile et le siège de l'exploitation et la flexibilité de l'emploi.

Les emplois se sont récemment déplacés de la ville-centre à la banlieue. Ce desserrement des emplois va-t-il se poursuivre dans le temps et surtout dans l'espace, favorisant à son tour le périurbain ?

¹¹ En 1999, les navetteurs travaillent dans une commune située en moyenne à 15,1 km à vol d'oiseau de leur domicile, cette distance était de 14,1km en 1990 et de 13,1km en 1982.

Importance des déplacements domicile-travail (actifs quittant leur commune de résidence)

Type de zone (ZAU en 1999)	Nombre d'actifs migrants (x1000)	Proportion d'actifs migrants		Longueur moyenne des déplacements (km)	
	1999	1999	Ev. 1990-1999*	1999	Evol. 1990-1999
Pôles urbains	7 927	56,4 %	+ 6,1	13,3	+0,9
<i>Villes centres</i>	1 988	31,7 %	+ 6,2	18,6	+0,9
<i>Banlieues</i>	5 939	76,4 %	+ 5,6	11,6	+0,8
Couronne périurbaine	3 133	79,1 %	+ 9,5	16,6	+0,6
Comm. multipolarisées	854	73,9 %	+ 11,3	18,0	+0,9
Esp. à dominante rurale	2 128	54,7 %	+ 13,9	18,5	+0,5
France métropolitaine	14 043	60,9 %	+ 8,6	15,1	+0,9

* en points (différence de pourcentages)

Source : Insee – RP

Note de lecture : Les actifs résidant en banlieue et dans les communes périurbaines sont les plus nombreux à travailler hors de leur commune. Mais ceux qui résident en ville centre parcourent les plus longs trajets.

Répartition des emplois selon la catégorie de commune de l'aire urbaine (en %)

Des actifs et des emplois de plus en plus nombreux en zones périurbaines

Type de zone (ZAU en 1999)	Part des emplois		Part de la population active ayant un emploi*	
	1999	1990	1999	1990
Pôles urbains	72,2	72,2	60,9	62,7
<i>Villes centres</i>	41,5	42,8	27,2	28,6
<i>Banlieues</i>	30,7	29,4	33,7	34,0
Couronnes périurbaines	9,1	8,7	17,2	15,6
Communes multipolarisées	3,1	3,1	5,0	4,7
Espace à dominante rurale	15,6	16,0	16,9	17,1

*Champ : Actifs occupés résidant en France métropolitaine

Source : Insee – RP

Références bibliographiques (§ 3)

- Bessy-Pietri P, Sicamois Y, *Le zonage en aires urbaines en 1999 : 4 millions d'habitants en plus dans les aires urbaines*, Insee Première n° 765, avril 2001
- Bessy-Pietri P, *Recensement de la population 1999 : les formes de la croissance urbaine*, Insee Première n° 701, mars 2000
- Cattan N, Pumain D, Rozenblat C, Saint-Julien T, *Le concept statistique de la ville en Europe*, Eurostat, 1992
- Chavouet JM, Fanouillet JC, *Forte extension des villes entre 1990 et 1999*, Insee-Première n° 707, avril 2000
- Julien P, *Les grandes villes françaises étendent leur influence*, Insee Première n° 766, avril 2001
- Lainé F, *Périurbanisation des activités économiques et mouvements d'emploi des établissements*, Données Urbaines n° 3, 2000
- Lajoie G, *Le carroyage des informations urbaines. Une nouvelle forme de banque de données sur l'environnement du grand Rouen*, Publication de l'Université de Rouen, Coll. Nouvelle donne en géographie, 238 p., 1992
- Lamarre C, *Aux origines de la définition statistique de la population urbaine en France, le seuil des 2 000 habitants*, Histoire et mesure, vol II-2, p. 59-72, 1987
- Le Gléau JP, Pumain D, Saint-Julien T, *Villes d'Europe, à chaque pays sa définition*, Economie et statistique n° 294-295, p. 9-23, Insee 1996
- Le Jeannic T, Vidalenc J, *Pôles urbains et périurbanisation : le zonage en aires urbaines*, Insee Première n° 516, avril 1997
- Marpsat M, *Les agglomérations multicommunales - évolution des définitions et de leur mise en œuvre*, in *Courrier des statistiques* n° 39, p. 30, Insee 1986
- Plateau C, *La construction neuve, les tendances*, Article dans *Etudes foncières*, p. 4-6, n° 121, mai-juin 2006
- Talbot J, *Les déplacements domicile-travail : de plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux*, Insee Première n° 767, avril 2001.
- « *Territoires vécus - Organisation territoriale de l'emploi et des services - Edition 2002* », Poster, Insee
- *Inventaire communal 1998*, Insee Synthèses n° 52, 2001
- *Atlas des aires urbaines*, Fnau 2001, disponible sur :
www.fnau.org/publication/publications.asp
- *Les zonages : enjeux et méthodes*, Insee Méthodes n° 83, décembre 1998

4. Les différentes approches du périurbain

Selon leur domaine d'étude et de recherche, leur spécialisation, les personnes analysant le périurbain ont des approches différentes mais aussi très complémentaires. Cinq approches sont abordées ci-après.

De nombreux modèles ont été développés : des modèles descriptifs, des modèles explicatifs (microéconomiques), des modèles quantitatifs, des modèles qualitatifs. Nous pouvons, à ce titre, reprendre l'expression de J.-C. Castel (Certu) : « Il n'existe pas de modèle des modèles. Mais des familles d'approches différentes ».

Pour la validation des modèles, les modèles de référence utilisés sont des modèles théoriques. De même, dans les recherches sur la question de l'organisation spatiale des espaces périurbains, des approches économétriques sont appliquées à des structures fractales théoriques.

4.1 Approche morphologique du périurbain

Différentes études ont été conduites sur les formes urbaines analysées à partir d'images satellite, sur la localisation du bâti (SPOT5), sa densité (en 3D avec la BDTPO) et sa dispersion. Des indicateurs, tels que les indices de dispersion du bâti ou les indices de compacité pour la comparaison des villes, ont été élaborés et peuvent être expérimentés sur différents territoires.

A ce jour, les études montrent que le périurbain se développe principalement selon trois types morphologiques :

- purement discontinue, satellitaire ;
- sous forme d'émiettement complet ;
- en utilisant les lignes de faiblesse du milieu rural, par exemple en se fondant sur les caractéristiques de l'offre foncière.

4.1.1 Bases de données géographiques

De nouvelles perspectives ont été ouvertes avec la spatialisation des données grâce aux systèmes d'information géographique et avec l'extension des sources d'information. Comment exploiter les bases de données géographiques pour suivre les évolutions urbaines ? Comment intégrer les changements de structure, d'échelle et les progrès techniques d'observation ? Quelles méthodes d'analyse mettre en œuvre ?

Dans le cadre de l'action XDOGS à l'IGN, qui vise à réfléchir sur les modèles et les méthodes d'analyse facilitant l'adéquation des données à certains besoins sociétaux, un axe est consacré à l'analyse des espaces urbains. Les objectifs sont la modélisation et l'analyse de la composante temporelle des données, afin de mettre en évidence des phénomènes temporels d'évolution de tissu urbain, et de pouvoir aider à l'anticipation et à la gestion de ces évolutions. Cela suppose l'approfondissement du travail sur la caractérisation des structures urbaines, entre autres pavillonnaires (P. Bordin, Laboratoire COGIT de l'IGN, 2006).

Des unités urbaines de 1954 aux aires urbaines de 1997, plusieurs définitions officielles de la ville ont été créées pour mieux s'ajuster à l'évolution du fait urbain en France. Face à la coexistence de plusieurs définitions, le choix d'un cadre d'étude plutôt qu'un autre n'est pas sans influence sur la connaissance des villes et la production d'indicateurs urbains.

L'ambiguïté de la mesure de certains faits urbains renvoie directement à la polysémie du terme de « ville ». Pour s'en tenir aux nomenclatures officielles, l'Insee a ainsi pu-

blié les résultats du recensement de 1999 à travers trois définitions de la ville : la ville centre, l'unité urbaine et l'aire urbaine. Ces définitions ont enregistré, au moment de leur création, les transformations quantitatives et qualitatives liées à l'expansion urbaine. Mais chacune d'entre elles présente-t-elle aujourd'hui le même degré de pertinence pour étudier la ville ?

Pour aborder cette question, M. Guérois et F. Paulus partent de la comparaison des délimitations statistiques de l'espace urbain produites par l'INSEE et s'appuient sur quelques indicateurs fondamentaux de population et de spécialisation économique, notamment le profil économique moyen. Celui-ci est déterminé par la valeur obtenue sur chacune des classes d'une classification ascendante hiérarchique (CAH) des villes construites à partir d'un tableau dénombrant les effectifs employés suivant treize secteurs économiques dans les différentes composantes (commune centre, banlieue, couronne périurbaine) dans chaque ville. Ces secteurs sont ceux de la Nomenclature d'Activités et de Produits en quatorze postes (N.A.P. 14, INSEE), sans l'agriculture. Ceci permet de comparer les profils économiques des villes selon qu'ils sont saisis dans le cadre de l'une ou l'autre des trois délimitations.

4.1.2 Images satellitaires

L'objectif des travaux menés à partir des images satellitaires est de délimiter des périmètres conformes aux variations des densités de l'étalement urbain. La méthodologie repose sur la comparaison des définitions des aires urbaines de l'Insee construites sur les relations entre lieux de résidence et lieux de travail avec des résultats de techniques obtenus par le traitement des images satellitaires qui privilégie la mesure de la densité et la continuité des agglomérations. Une fois les périphéries repérées, il s'agit d'y rechercher le contenu de la croissance périphérique et la place que tient l'espace productif (établissements industriels et commerciaux) à partir de l'utilisation du satellite SPOT 5. Cette méthode a été mise en oeuvre dans les agglomérations de Bordeaux, Montpellier et Toulouse. Mais il ne faut pas perdre de vue que la notion d'aire urbaine (au sens de l'INSEE) correspond à celle d'une aire d'influence économique, ce qui rend difficile les comparaisons avec des approches de type mesure des densités.

Cette méthodologie donne donc des résultats très différents de ceux obtenus avec les critères de fonctionnalité dans la perception des taches urbaines et de l'extension périphérique. Elle propose des délimitations précises des aires selon la densité de l'occupation de l'espace. Les contours peuvent ensuite être affinés, soit par des observations de terrain, soit par la comparaison avec des statistiques de densité disponibles à l'échelle communale.

Dans ses travaux, qui ont d'abord porté sur l'aire urbaine de Toulouse, M. Muller (DRE Midi-Pyrénées) part de la constatation que les études morphologiques des aires urbaines fondées uniquement sur les données domicile-travail donnent une vision tronquée et souvent confuse des liens entre les différentes communes de l'aire. En comparant des données de permis de construire et des données issues de la télédétection (permis en 1988 et 1997, évolution du nombre de logements construits entre 1990-1994 et 2000-2004, taille moyenne des parcelles et leur évolution entre 1990-1994 et 2000-2004, évolution du nombre de résidences secondaires dans les communes où leur part est supérieure à 4 %, image satellite IRS 2000 pour le POS/PLU et pour le bâti), une typologie a été construite, qui tient compte de la consommation d'espace. Cette typologie peut être enrichie par d'autres indicateurs notamment la répartition habitat collectif/habitat individuel.

A partir de cette typologie, on peut expliquer le fonctionnement local et préciser les liens de dépendance ou d'autonomie entre la ville centre et les communes périurbaines analysées séparément. Il est aussi possible de donner une image du développement futur

de l'urbanisation. Cette analyse doit être faite au niveau infra-communal et tenir compte de la diversité des situations de départ.

Mais, des difficultés d'utilisation des données à un niveau géographique fin existent, comme, par exemple, l'accès à la source FILOCOM (Fichier des logements à la commune construit par la Direction générale des impôts).

Dans sa thèse, M. Guérois (Université Paris-Géo) a produit et testé un ensemble d'indicateurs pour la comparaison de villes européennes, qui rendent compte de la plus ou moins grande pression exercée par les villes sur leur espace environnant, à travers des mesures systématiques de leur empreinte bâtie.

Le recours à l'image Corine Land Cover (CLC) donne une cartographie harmonisée et exhaustive des modes d'occupation du sol en Europe. Par rapport à d'autres images satellitaires plus précises, mais considérablement plus coûteuses, CLC offrirait une représentation des espaces bâtis pertinente pour des comparaisons d'échelle européenne et prêterait bien à des croisements avec d'autres sources, en général, pour l'étude des formes urbaines. Les interprétations ne sauraient outrepasser les limites de la source CLC, notamment en termes de résolution. La première confrontation des formes, menée sur un échantillon d'une centaine d'agglomérations de plus de 200 000 habitants, s'est inscrite dans l'étude classique de l'emprise spatiale des villes. Une emprise absolue, mesurée par les superficies occupées par les villes, et une emprise relative, mesurée par leur densité moyenne de population ont été distinguées. Les indicateurs obtenus à partir des mesures de surface urbanisée ou du croisement entre surface urbanisée et population ont été confrontés aux mesures habituelles de superficie et de densité qui s'appuient sur les entités hétérogènes des maillages administratifs. Elles ont montré que les ordres de grandeur relatifs de l'étendue des agglomérations étaient globalement conservés, même si dans le détail, des changements importants dans les positions relatives sur les échelles de superficies et de densités soulignaient le caractère plus réaliste de l'information tirée de l'image CLC. En revanche, la distribution des densités nettes de population, évaluées à partir de CLC, est très différente de celle soulignée par les densités « brutes », estimées d'après les superficies des maillages administratifs. Ce résultat semble intéressant dans la mesure où les indicateurs de densité nette sont habituellement réservés au domaine de la planification ou des études locales.

4.1.3 Modèles et morphologie urbaine

Différents modèles de l'étalement urbain, élaborés à partir de systèmes d'information géographique, ont été développés. Ils regroupent en trois catégories.

4.1.3.1 Les modèles de densité

De nombreux modèles existent : le modèle de Clark, le modèle quadratique, le modèle log normal, le modèle Mills suggested, le modèle de Bussièrre, le modèle Gamma, le modèle de Bussièrre amendé, le modèle de Bussièrre segmenté...

Deux modèles de densité sont présentés ici.

Le modèle de Bussièrre amendé utilisé pour analyser l'étalement urbain repose sur la continuité des densités en fonction de la distance au centre. D'après cette approche, il n'existerait pas de rupture entre urbain, périurbain et rural isolé. Le test du modèle classique de Bussièrre amendé a permis de mettre en évidence des résidus importants au-delà de 25 km du centre de Dijon. Une étude sur l'agglomération parisienne confirme cette observation.

Le modèle de Bussièrre segmenté a pour objectif de prendre en compte ces ruptures. Portant sur des agrégats de population, il permet de rendre compte des discontinuités spatiales que les modèles classiques de densité n'envisagent pas (Cf. C. Enault).

4.1.3.2 Les modèles portant sur les fractals : Fractalyse, SFC-FRACTAL...

L'approche par les Fractales qui, en image, correspond à de la neige cristalline, est appliquée davantage en Allemagne qu'en France.

Fractalyse n'est pas un modèle mathématique mais un logiciel d'analyse de formes surfaciques ou linéaires. L'objectif est de développer une approche de l'organisation spatiale de l'espace géographique fondée sur la géométrie fractale qui permet de caractériser et d'analyser les tissus urbains. Ceci permet de mettre en évidence les phénomènes hiérarchiques dans les systèmes spatiaux, d'identifier et de localiser les ruptures dans un tel type d'organisation. En outre, il est possible de classifier les systèmes spatiaux selon leur forme et de les comparer soit à des structures fractales construites afin d'illustrer l'organisation spatiale observée, soit à des structures simulées par des modèles du type « automates cellulaires ».

Parmi les méthodes implantées dans ce logiciel, on trouve l'analyse radiale, l'analyse du quadrillage, l'analyse de dilatation, l'analyse de corrélation et l'analyse gaussienne. Cependant, il apparaît que l'analyse multifractale n'est pas concluante pour l'analyse des tissus urbains.

Fractalyse¹² a été initialement développé pour estimer la dimension fractale de la surface bâtie des villes. Il est développé au sein de l'équipe « Ville, Mobilité, Territoire » du laboratoire Théma de l'Université de Franche-Comté. Il s'inscrit dans les travaux menés de P. Frankhauser et de ceux de C. Tannier sur l'analyse morphologique des villes par la géométrie fractale. Il est maintenu par G. Vuidel.

Une approche complémentaire de celle des fractales est le modèle statique de dilution urbaine développé par C. Enault. L'objectif de ce modèle est de décrire la morphologie urbaine et également d'analyser l'étalement urbain. Il permet, en outre, de comparer les agglomérations. Il repose sur l'occupation du sol et a été appliqué dans les 65 plus grandes aires urbaines françaises. Son intérêt principal par rapport aux modèles qui lui sont proches est de pouvoir comparer l'emprise spatiale des agglomérations.

SFC-FRACTAL : Simulation fractale de croissance est un modèle qui permet à partir d'une matrice d'anisotropie spatiale de simuler une croissance urbaine. Ce modèle repose sur la géométrie fractale et notamment sur le modèle DLA (diffusion limited aggregation). Il est en fait une adaptation de ce modèle permettant la simulation de croissance urbaine (Cf. travaux de E. Bailly).

4.1.3.3 Les modèles portant sur le pourcentage de surface bâtie

Différents modèles portant sur le pourcentage de surface bâtie ont été développés comme le modèle de dilution, le modèle de dilution dynamique, le modèle de bâti cumulé et Micromorph (modélisation et simulation avec Micromorph, au Centre de Morphologie Mathématique de l'Ecole des Mines de Paris).

Micromorph est un logiciel de traitement d'images par la Morphologie Mathématique. Il est utilisé pour appréhender les formes de structuration de l'espace générées par la dynamique du bâti. Les structures recherchées correspondent au réseau virtuel fondé sur le concept de distance minimale entre des aires bâties, fictives ou réelles, et à l'intérieur de chacune d'elles. Les simulations portent sur la croissance du bâti et sur les centralités morphologiques obtenues à chaque pas de simulation à partir de squelettisations. Les structures réticulaires qui émergent se transforment avec l'étalement des zones bâties et les modifications de leur contour. L'objet de la recherche consiste, alors, à observer

¹² Le logiciel est développé sous Matlab. Il est possible d'ouvrir simultanément plusieurs fenêtres, d'y afficher des images et des courbes, de disposer de menus, et de lire et sauvegarder des fichiers d'images Raster du type « tif ».

comment les variations spatio-temporelles des espaces bâtis produisent des structures linéaires mobiles et protéiformes, à analyser les déplacements de ces réseaux virtuels et enfin à comprendre comment on passe d'une dynamique ponctuelle ou aréale à une dynamique de réseau et d'axe. L'intérêt de ce modèle au regard de modèles proches est la visualisation des tendances de l'étalement urbain.

4.1.4 Des limites de l'utilisation des objets géographiques

Une réflexion méthodologique relative à l'analyse géographique et sociologique des phénomènes de péri-urbanisation et à son vocabulaire a été conduite par S. Arlaud et B. Debardieux au début des années 2000. L'incertitude croissante sur le vocabulaire de description des phénomènes socio-spatiaux reflète une crise de la pensée. Plus qu'à une querelle d'écoles, cette incertitude illustre l'inadaptation des catégories à la compréhension de nouvelles réalités : selon les auteurs, le monde ne peut plus aujourd'hui être pensé ou décrit en termes de système d'objets articulés, qui constituerait un tout ordonné et visualisable. La spatialité ne constitue plus une clef d'analyse suffisamment pertinente, ce qu'illustre bien la montée des mythologies explicatives destinées à compenser la perte d'efficacité des modèles. L'attitude critique vis-à-vis de la cartographie, la remise en cause par des sociologues de plus en plus nombreux de l'idée d'adéquation entre formes sociales et formes géographiques, la perte de pertinence de la représentation politique et des grands récits explicatifs conduisent à repenser la nature des objets en question. On s'interroge également sur la mobilité des pratiques quotidiennes ou saisonnières, en ce sens qu'elle mobilise l'usage quotidien des catégories : chaque individu ayant conscience d'explorer dans ses différentes activités la ville, la campagne et le périurbain, comment les sciences humaines peuvent-elle décrire cette mobilité ? Selon les auteurs, l'usage commun des catégories savantes constitue en soi le signe d'une mutation qui incite à retravailler l'acceptation et l'articulation conceptuelle des catégories de la science.

Références bibliographiques (§ 4.1)

- Albert P, *L'image satellite : simple effet de mode ou apport réel ?* Société SCOT et Université Toulouse-le Mirail, 2005
- Andan O, Routhier JL Tabourin E, *Les formes de la croissance urbaine. Le modèle de Bussière appliqué à l'agglomération lyonnaise*, Rapport recherche, PIR villes, 1996
- Arlaud S, Debardieux B, *Obsolescence ou actualité des objets géographiques modernes ? A propos de la ville, de la campagne, du périurbain et de quelques autres objets conventionnels - Actes du colloque de Poitiers-juin 2003*, Rural-Urbain : nouveaux liens, nouvelles frontières, pp 33-44, Presses Universitaires de Rennes, 2005
- Bailly E, *Simulation fractale de croissance*, télécharger le [modèle©CNRS GDR Liber Geo](#) (272Ko), 1999
- Bonnafous A, Tabourin E, *Modélisation de l'évolution des densités urbaines*, Données urbaines 2, Paris, Anthropos, col. Villes, 1998
- Bordin P, *SIG et analyse de phénomènes évolutifs : Méthode de suivi de phénomènes évolutifs à partir de données élémentaires*. International Conference on Spatial Analysis and Geomatics SAGEO2005, Avignon-France, 2005
- Bordin P, *Analyse d'évolutions topographiques, Méthodologie de suivi et d'analyse des phénomènes évolutifs urbains à l'aide de données d'évolution élémentaires*, Thèse IGN-Université Marne la Vallée
- Di Salvo M, *Comparaison des bases de données géographiques*, Les rapports d'étude, Certu, 2005
- Enault C, *La dilution, note méthodologique pour l'analyse de l'étalement urbain*, Espace géographique n° 3, 2004
- Enault C, *La dilution des villes françaises : test de validité et analyse des perturbations d'un modèle de l'étalement urbain*, XLème Colloque de l'ASRDLF, 2004
- Enault C, *Modéliser la forme urbaine par une fonction logistique. Analyse de l'étalement urbain à partir de la notion de dilution*, Géopoint, Avignon, 1-2 Juin 2004
- Fouchier V, *Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Ile-de-France et des villes nouvelles*, Edition SGVN, La Documentation française, 1997
- Frankhauser P, *La fractalité des structures urbaines*, Economica, Paris, 291 p., 1994
- Guérois M, *Les formes des villes européennes vues du ciel. Une contribution de l'image Corine Land Cover à la comparaison morphologique des grandes villes d'Europe occidentale*, Thèse Université de Paris I, 2003
- et *Les formes des villes vues du ciel*, Données Urbaines 4, Anthropos, pp. 411-427 Paris, 2003
- Guérois M, Paulus F, *Commune centre, agglomération, aire urbaine : quelle pertinence pour l'étude des villes ?* Cybergéo n° 212, 2002
- Houot H, *Vers des déplacements périurbains plus durables : proposition de modèles fractals opérationnels d'urbanisation*, Recherche Drast/Predit, 2005-2006.
- Moriconi-Ebrard F, *Geopolis, Pour comparer les villes du monde*, Paris : Anthropos, coll. Villes, 246 p., 1994
- Muller M, Indices de compacité pour la comparaison des villes, Indices de dispersion du bâti, Cellule SIG -Toulouse, DRE Midi-Pyrénées, 2005
- Tabourin E, *Les formes de l'étalement urbain : la logique du modèle de Bussière appliquée à l'agglomération lyonnaise*, Annales recherche urbaine, n° 67, p.32-42, 1995
- Actes du séminaire de l'Observation urbaine, Dessiner les possibles, Hypothèses, projections et inflexions 20 octobre 2005, Certu, Fnau, Insee, [http:// www.certu.fr/acteur](http://www.certu.fr/acteur), Rubrique : Dossiers.
- Programme de recherche européen : *Villes émergentes en Europe à travers les analyses fractales*, ThéMA, Université de Franche-Comté, 2003

4.2 Approche structuration du territoire

L'accroissement territorial de nombreuses aires urbaines reste une constante depuis plus de trente ans. Parallèlement, entre 1990 et 1999, les grandes aires ont fortement contribué à la croissance démographique du pays. A elles seules, onze d'entre elles totalisent la moitié de son accroissement. La population continue donc à se concentrer autour d'un nombre de plus en plus réduit de villes.¹³

Globalement, la France rurale et mono-centralisée est devenue urbaine et polycentrique. Longtemps limité aux communes de banlieue, l'étalement urbain déborde largement des frontières de « l'intercommunalité d'agglomération » et il touche toutes les communes périurbaines. Dans le même temps, un mouvement vers une plus grande « compacité urbaine » a cependant pu être observé : en témoigne depuis 10 ans, le regain d'attractivité des villes centres dont beaucoup ont recommencé à croître.

Dans plusieurs recherches et études, l'aire urbaine est un territoire avant tout statistique fondé sur les migrations domicile-travail, c'est-à-dire l'espace vécu au « quotidien » par les résidents actifs. C'est un espace fondé sur deux fonctions importantes : habiter et travailler dans lequel la localisation des services joue aussi un rôle majeur.

La structuration et l'attractivité des territoires reposent sur différents critères. La fréquentation d'un territoire par différentes populations peut entraîner une grande densification, surtout dans certaines zones touristiques, et des conflits d'usage spatial et/ou temporel.

Ici, on distinguera deux approches : la structuration des territoires par l'emploi, d'une part, et l'attractivité des territoires et le conflit d'usage dans les communes, d'autre part.

4.2.1 Structuration des territoires par l'emploi et les services

Plusieurs facteurs expliquent l'étalement urbain notamment : la démographique, la croissance du nombre des ménages¹⁴ plus rapide que celle de la population, leur besoin de desserrement, la difficulté à se loger et à installer de nouveaux bureaux, la raréfaction de l'espace à urbaniser et le prix des terrains.

Avec l'étalement urbain, se pose la question de la structuration de ces espaces.

La tendance est à la concentration croissante de la population dans des villes. En même temps, ces villes s'étalent de plus en plus. Les cent premières aires urbaines en France métropolitaine se sont étendues dans l'espace entre 1990 et 1999, pour occuper en 1999 une surface plus de 35 % supérieure à celle qu'elles couvraient en 1990. Les urbains actifs travaillent essentiellement dans les pôles urbains mais vont habiter de plus en plus loin, dans une périphérie qui se densifie. Ainsi, à partir de l'analyse en évolution des aires urbaines, on assiste depuis plus vingt ans à une disjonction croissante entre lieu d'habitat et lieu d'emploi.

Les activités économiques se sont développées le long des principales infrastructures routières sans souci la plupart du temps de leur desserte par les transports en commun. Le principal critère de choix de localisation dans ces pôles périphériques est leur excellente desserte routière.

L'étalement de ces localisations s'accompagne de logique de re-concentrations en faveur d'un certain nombre de pôles urbains attractifs. La multipolarisation participerait au creusement de la dissociation spatiale entre les lieux d'habitat et les lieux d'emploi.

L'évolution de la localisation des activités économiques dans les métropoles et celle de la localisation des résidences influent sur les pratiques de mobilité. Si la croissance des

¹³ Cf Insee Première n° 766

¹⁴ Le ménage, plus que l'habitant constitue l'unité de base qui permet d'anticiper les besoins en logement.

déplacements radiaux reste importante, cette dynamique favorise la croissance des mouvements autres que radiaux, mais favorise également l'usage de l'automobile. Les activités périphériques sont très majoritairement fréquentées par des personnes en voiture, alors qu'au centre, l'usage des transports en commun est plus répandu.

L'extension des aires urbaines traduit l'évolution des interactions entre les communes de résidence des actifs et les communes de leur lieu de travail. En effet, les analyses et les résultats de nombreux travaux sont fondés sur les données des recensements successifs de la population qui comportent une variable importante, les trajets domicile-travail montrant que ces déplacements sont structurants de la mobilité et des territoires. Certes, ils sont toujours structurants de la mobilité des actifs. Mais qu'en est-il de la mobilité des non actifs ? de la mobilité résidentielle de la population ? La mobilité domicile-travail reste-elle toujours aussi structurante ? Des données équivalentes sur la mobilité liée aux achats ou à celle liée aux loisirs n'existent pas.

Pour plusieurs auteurs, les usages des territoires vécus pendant les temps libres deviennent aussi des organisateurs spatiaux structurants par leurs effets sur l'investissement en logement, sur les localisations résidentielles en péri-urbain et dans les zones touristiques ; mais, aussi par leurs effets sur les transformations des politiques d'équipements, notamment par le (ré)aménagement de quartiers centraux, la transformation du périurbain (centres commerciaux et de loisirs, parcs d'attraction) et par la construction de grandes infrastructures.

Peu d'éléments existent sur la localisation des individus dans le cadre du temps libre. C'est pourtant sur ce segment que semblent se dessiner des évolutions marquantes de la mobilité spatiale avec l'accroissement du temps libre et l'émergence de nouvelles pratiques de mobilités entraînant des changements importants concernant la localisation des individus sur les territoires.

Il est important de souligner que le temps libre doit davantage être pensé en articulation avec le temps de travail qu'en opposition avec celui-ci (voire sous l'angle de la multi-résidence) et mettre en évidence les inégalités sociales qui peuvent découler de ces évolutions (Cf. Approche 3).

L'importance relative déclinante des déplacements réguliers, liée notamment au vieillissement de la population et au chômage, ainsi qu'une large diffusion des activités en banlieue et en périphérie (centres commerciaux, mais aussi de spectacles et de loisirs,...) infléchit la tendance à l'allongement des distances et conduit même à un plafonnement entre 1992 et 1998 en Ile-de-France, après une période de forte croissance¹⁵.

De nombreuses aires urbaines ont une structure mono-centrique comme Paris. D'autres comme Marseille ont une structure polycentrique, avec un très net renforcement des pôles secondaires au cours des dernières années. Quelle est la conséquence sur le type de déplacements ? A-t-on toujours une majorité de déplacements radiaux, conséquence de la structure radioconcentrique du réseau de transport ? Différents travaux ont été conduits pour apporter des réponses à ces questions.

¹⁵ Cf. travaux DREIF, 2001

4.2.1.1 Exploitation systémique orbitale des pôles d'emploi - ESOPE

Le Calvados, comme bon nombre de départements, n'échappe pas aux phénomènes de polarisation de l'emploi et de périurbanisation ainsi qu'à la pression touristique qui se traduit notamment par le fort tropisme littoral. Ces effets entraînent une complexification des systèmes urbains et ruraux qui, malgré le développement d'outils spécifiques, restent difficiles à analyser.

Pour répondre aux besoins de connaissance de l'Etat, aussi bien dans l'application du cadre législatif que dans le cadre partenarial, le service Aménagement et Urbanisme de la DDE du Calvados a élaboré une méthode d'analyse du fonctionnement des territoires en s'appuyant sur l'analyse des déplacements domicile-travail. Cette méthode, baptisée Esope, permet une représentation des pôles d'emplois et de leurs interactions en s'abstrayant des données géographiques. Elle permet ainsi d'obtenir une photographie de l'organisation du territoire qui peut éclairer sur le choix de périmètres ou d'actions des acteurs locaux¹⁶.

ESOPE consiste dans un premier temps en la définition des pôles d'emploi (commune ou agrégat de communes présentant des valeurs, tant en densité qu'en nombre, significatives sur le territoire étudié). Puis un travail par coloration continue permet de repérer les grandes aires de mobilité. Enfin, en s'affranchissant du contexte géographique, un mode de représentation original permet d'éclairer les interrelations qui existent entre les pôles d'emploi.

Cette méthode, qui doit être aménagée en fonction du type de territoire étudié, donne une image dynamique du fonctionnement du territoire que l'ensemble des acteurs s'est rapidement approprié. ESOPE s'inscrit dans un cadre plus large d'analyse territoriale et constitue un outil qui peut être mis en œuvre sur d'autres territoires.

Sur l'agglomération lyonnaise, le Laboratoire d'économie des transports (LET) a également conduit des travaux permettant de montrer une autre approche de la dépendance et de l'autonomie des pôles.

4.2.1.2 Développement urbain, localisation d'activités et offre de transports

Pour identifier les principaux facteurs de l'évolution urbaine et les moyens susceptibles d'infléchir les tendances, le LET a étudié la prospective des villes à l'horizon 2010. Il approfondit la question des nouvelles localisations d'activités liées aux mutations socio-économiques et aux modifications de l'offre de transport. Les premières analyses effectuées sur le grand Lyon mettent en évidence l'existence de pôles secondaires attractifs, révélateurs d'une forme de métropolisation polycentrique.

Ce travail qui vise à comprendre les logiques de localisation à l'œuvre et leurs conséquences, débouche in fine sur un développement des méthodes d'évaluation de l'organisation de l'espace.

4.2.1.3 Formes urbaines et mobilité

Depuis plusieurs décennies, on assiste à un phénomène important de déconcentration des activités économiques. M. Mignot et A. Aguiléra ont montré que, dans l'aire urbaine de Lyon, le centre a perdu près de 8 % d'entreprises entre 1982 et 1996, tandis que la croissance a atteint 21 % en banlieue et même 52 % en couronne périurbaine. L'étalement des localisations s'accompagne d'une concentration dans des pôles secondaires. Cette réorganisation spatiale concerne maintenant toutes les catégories

¹⁶ Les éléments du dossier sont accessibles le site Internet de la DDE du Calvados.

d'activités, y compris les services dits de haut niveau, traditionnellement très centraux (conseil, informatique, etc.).

L'existence de pôles secondaires au sein des agglomérations ne remet cependant pas en cause la logique globale de concentration, c'est-à-dire la préférence pour le centre et le rôle de la distance, ou plutôt *du temps d'accès au centre*. Elle signifie qu'en des pôles particuliers, bien reliés au centre de l'agglomération et où les activités sont susceptibles de bénéficier d'économies globales, certains avantages spécifiques peuvent apparaître et y justifier la localisation d'activités motrices.

L'exemple de Lyon montre que la multipolarisation s'appuie sur le développement des principaux axes routiers et autoroutiers de la métropole, le long desquels ont été implantées de nombreuses zones d'activité. Une desserte routière permet d'avoir un accès aisé à des clients situés dans l'ensemble de l'aire métropolitaine mais également au-delà, ainsi que de bénéficier d'une aire de recrutement très étendue : d'ailleurs, la localisation des lieux de résidence n'est pas prise en considération lors du choix de localisation ou de relocalisation.

4.2.1.4 Permanences des formes de la métropolisation et de l'étalement urbain

Partant du constat de dysfonctionnements urbains, l'INRETS et le LET ont travaillé sur la permanence des formes de la métropolisation et des liens avec la mobilité, dans un rapport pour l'Ademe en 2004. Ces évolutions (concentration et étalement urbain) ont des conséquences importantes sur l'allongement des longueurs de déplacement, au moins pour les déplacements réguliers (domicile-travail et domicile-études).

L'enjeu en termes de mobilité est multiple. Le premier réside notamment dans le fait de savoir si de véritables pôles secondaires pourraient être moins générateurs de déplacements quotidiens de longue distance, notamment domicile-travail, que les pôles périphériques ou un étalement plus homogène, toutes proportions gardées. L'importance des délocalisations au sein même des pôles secondaires identifiés plaide pour un certain enracinement territorial.

Populations, emplois et établissements s'étalent de plus en plus, sans que le centre, dont la part diminue, ne perde toutefois son rôle dominant. Contrairement aux cas des grandes villes des Etats-Unis, qui ont donné lieu aux travaux sur les *edges cities*, le centre ne se vide pas ou peu et voit dans la plupart des cas son aire d'attraction (définie comme l'origine des migrations alternantes sur le centre) s'accroître.

Si l'étalement de la population se fait globalement sur l'ensemble des communes des aires étudiées par les auteurs, l'étalement de l'emploi et celui des établissements apparaissent beaucoup plus sélectifs. La répartition de l'emploi et surtout son évolution révèlent une concentration de plus en plus forte sur des territoires particuliers, notamment situés le long des axes principaux de transport.

Ces analyses mettent en évidence l'émergence et/ou la confirmation de polarités importantes au sein des espaces périphériques. On observe une croissance généralisée des flux intercommunaux sans que tous les flux évoluent de la même manière. Ainsi, la progression la plus forte se fait sur les flux internes à la périphérie, alors que les flux en direction des centres ont globalement tendance à se stabiliser ou se réduire.

L'existence en périphérie lointaine d'un véritable pôle secondaire limite le recours au centre mais induit des déplacements très longs pour des migrations alternantes, par exemple à Aix-en-Provence.

4.2.1.5 Atlas des métropolitains de la région urbaine de Marseille-Aix-en-Provence

Le tome 3 de cet atlas, portant sur l'activité et l'emploi, caractérise les profils des actifs et les dynamiques économiques par l'analyse des navettes domicile-travail, des modes de déplacement et des moyens de transport. L'observation de la mobilité est réalisée à travers les nombreux thèmes suivants : la population active, l'emploi au lieu de travail, le tissu économique, le chômage et le marché du travail, l'insertion des jeunes, les navettes quotidiennes, les déplacements et moyens de transport, les zones d'activité et les équipements métropolitains. Tous ces éléments participent à une meilleure compréhension de la structuration de ce territoire largement urbanisé.

4.2.1.6 Mesurer un univers urbain en expansion

Les travaux de P. Julien, à l'INSEE, montrent qu'entre 1962 et 1999, la France s'est fortement urbanisée, repoussant de plus en plus loin les limites de ses grandes villes. Ce constat unanime tranche avec les difficultés d'apporter une synthèse aux mesures de l'urbanisation. En effet, le territoire d'influence d'une ville évolue au cours du temps ce qui complexifie, d'une part, l'analyse de l'urbanisation d'une ville et, d'autre part, la vision plus globale à l'échelle du pays tout comme, par exemple, celle de la hiérarchie des villes. La mesure de l'urbanisation s'appuie sur des nomenclatures territoriales qui prennent en compte le caractère spatio-temporel du phénomène.

Deux nomenclatures sont produites par l'INSEE et mises à jour après les recensements de la population. Elles reflètent deux approches distinctes qui ont cependant des liens :

- la première, celle des unités urbaines se réfère à la continuité du bâti ;
- la seconde, celle des aires urbaines prend en compte les migrations domicile-travail entre la ville et sa périphérie.

Ces nomenclatures offrent le grand avantage de faciliter la lecture de l'urbanisation grâce à un langage commun mais elles souffrent de la simplification inhérente à toute nomenclature. Une nouvelle analyse dite à géographie constante / géographie évolutive met en évidence au niveau local les contributions à la croissance démographique – et parfois à la décroissance – des territoires concentriques qui font la ville. Cette démarche pragmatique permet de situer l'ampleur des extensions successives des principales agglomérations. Par ailleurs, la structuration du territoire autour des plus grandes villes est éclairée par l'analyse réropolée jusqu'en 1968 des quelques 350 pôles urbains, c'est-à-dire les unités urbaines qui comptent au moins 5 000 emplois.

L'auteur souligne qu'il importe aussi de prendre en compte les apparitions et les disparitions d'aires. Certaines apparitions ou disparitions résultent du simple franchissement du seuil intervenant dans la définition d'un pôle urbain, soit 5 000 emplois. Des évolutions minimales peuvent conduire à des basculements peu significatifs dans un sens ou dans l'autre. En effet, deux sources de disparition de la liste des aires urbaines reflètent paradoxalement le mieux l'intensité de l'urbanisation au cours de la période 1990-1999. La première est la fusion de pôles par établissement d'une continuité du bâti. La deuxième est l'intégration d'une aire urbaine dans l'aire d'influence d'une autre aire. En effet, lorsque, dans une unité urbaine comptant plus de 5 000 emplois, 40 % de ses actifs sont attirés par une autre aire urbaine, la première aire devient partie de la couronne périurbaine de cette dernière et n'existe plus en tant qu'aire urbaine indépendante.

Références bibliographiques (§ 4.2.1)

- Aguilera A, Bloy D, Mignot D, *Permanences des formes de la métropolisation et de l'étalement urbain*, Rapport Ademe, 2004
- Aguilera A, Mignot D, *Etalement urbain et mobilité*, Revue d'économie régionale et urbaine, n° 5, p. 815-834, 2003
- Aguilera A, Mignot D, *Formes urbaines et mobilité*, LET/ENTPE-INRETS-Université Lumière Lyon 2, 2002
- Aguilera A, Buisson MA, Mignot D, *Métropolisation et polarité intra-urbaines : le cas de Lyon*, Revue d'économie régionale et urbaine, n° 2, p. 271-296, 2001
- Bessy-Piétri P, *Les formes récentes de la croissance urbaine*, Economie et Statistiques, n° 336, pp.35-52, Insee, 2000
- Chavouet JM, Fanouillet JC, *Forte extension des villes entre 1990 et 1999*, Insee Première, n° 707, avril 2000
- Gilli F, *La région parisienne entre 1975 et 1999 : une mutation géographique et économique*, Economie et statistique n° 387, Insee, 2006
- Julien P, *Poursuite d'une urbanisation très localisée*, Insee Première, n° 692, janvier 2000
- Julien P, *Les grandes villes françaises étendent leur influence*, Insee Première, n° 766, avril 2001
- Madre JL, Maffre J, *Toujours plus loin, mais en voiture particulière*, Insee Première, n° 417, 1995
- Mignot D, *Dépendance et autonomisation des pôles : le cas de l'agglomération lyonnaise*, in 37-ème colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française, 2001
- *ESOPE* – Sur site Internet de la DDE du Calvados
- *Atlas des métropolitains - Région urbaine Marseille-Aix-en-Provence*, Insee Paca, 2002
- *Les déplacements de Franciliens 1997-1998 : enquête globale transport*, DREIF, 2001
- *Les communes périurbaines en 1998*, Inventaire communal, Insee Synthèses N° 52, Statistique publique, pp127-146, 2001
- *Mesurer un univers urbain en expansion et Les formes récentes de la croissance urbaine*, Economie et Statistique n° 336, Insee, 2000-6
- *La Forme des villes. Caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions*, Lyon, Certu, 2000 (résumé)
- *Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation*, Insee Première n° 535 , juin 1997
- *Les découpages du territoire* - Insee Méthodes n° 76-77-78, 1998
- *Pôles urbains et périurbanisation - le zonage en aires urbaines*, Insee première n° 516, avril 1997
- *Regard socioéconomique sur la structuration de la ville*, Économie et statistique n° 294-295, Insee, 1996.
- *La métropolarisation des actifs structure le territoire*, Économie et statistique n° 290, Insee, 1995

4.2.2 Attractivité des territoires, conflit d'usage dans les communes

Le développement territorial n'est pas seulement déterminé par l'attractivité des territoires vis-à-vis des entreprises, mais également par leur attractivité vis-à-vis des individus qui « consomment » le territoire, les résidents permanents ou temporaires.

Différents concepts sont intéressants à prendre en compte pour l'analyse de l'attractivité des territoires : pôles d'emplois, bassins de vie, pôles commerciaux, grands équipements...

Le zonage en aires urbaines permet une certaine approche de l'urbain, et, en négatif, celle du rural. Cependant, le concept d'aire urbaine fondé sur les migrations domicile-travail connaît des limites dans l'analyse de l'attractivité d'un pôle sur un territoire, y compris pour l'analyse de l'influence économique des grands pôles urbains. Le cas de la commune de La Ciotat illustre parfaitement cette remarque : La Ciotat, tout en étant largement sous l'influence de Marseille d'un point de vue des navetteurs, fait partie de l'unité urbaine de Toulon par la continuité du bâti et, se trouve ainsi incluse dans l'aire urbaine de Toulon¹⁷.

Ce concept s'est aussi avéré insuffisant pour travailler sur l'aménagement du territoire comme l'espace rural. Ainsi, pour répondre à une commande du CIADT sur la structuration du rural, le groupe de travail mis en place à la DATAR, et animé par P. Julien, a eu pour objectif la construction de bassins de vie en s'appuyant, pour l'essentiel, sur des données de l'Inventaire communal ; les équipements ayant été regroupés en quatre grandes catégories.

Une structuration du territoire autour de l'emploi et des services permet l'observation des phénomènes socio-économiques à un niveau géographique fin et homogène sur l'ensemble de la métropole, le bassin de vie représente l'échelon privilégié pour éclairer la conduite des politiques d'aménagement du territoire notamment rural.

Les populations sont habituellement saisies à leur commune de résidence. Dans le cadre de leurs occupations quotidiennes, les habitants utilisent un espace plus vaste, notamment en milieu rural et en périurbain. Si les déplacements les plus fréquents sont de courte distance, le recours à certains services situés dans les communes voisines reste nécessaire. En se fondant sur le nombre d'équipements et d'emplois et sur les attractions intercommunales, une étude nationale, réalisée en 2003 en collaboration entre la DATAR, l'INRA, le SCEES, l'IFEN et l'INSEE a permis de définir une structuration du territoire en bassins de vie en s'attachant à caractériser les pôles qui l'animent.

Le bassin de vie constitue la plus petite maille territoriale sur laquelle s'organise la vie quotidienne des habitants. C'est dans chacun de ces bassins à l'autonomie plus ou moins marquée que les habitants accèdent à l'essentiel des services, que les actifs ont leur emploi et les élèves leur établissement scolaire.

Au total, 1916 bassins de vie constituant une partition du territoire métropolitain ont été délimités. Parmi eux, 1745 s'appuient sur un bourg ou une petite ville (commune ou unité urbaine de moins de 30 000 habitants). Les 171 autres sont des agglomérations de plus de 30 000 habitants qui n'ont pas été partitionnées.

Dans Economie et Statistique, à paraître, (dossier sur les Bassins de vie), P. Julien montre l'intérêt des « bassins de vie des grandes agglomérations » comme territoire d'influence de la ville, qui sont souvent plus intéressants à analyser que l'aire urbaine, et beaucoup plus réduits en superficie.

¹⁷ Cf. Atlas des métropolitains de la RUMA

Pour décrire l'urbanisation, P. Julien montre que l'on ne peut pas se contenter d'observer un territoire figé, comme on le fait souvent en utilisant la région Île-de-France pour représenter l'aire d'influence de Paris. Les évolutions, de population par exemple, doivent être décomposées entre la part de l'évolution due à l'extension spatiale de l'aire d'influence et la part due à la croissance endogène.

D'autre part, avec la croissance de la mobilité, les Français ne consomment pas toujours là où ils produisent. Ces concepts d'économie présidentielle et d'économie résidentielle sont abordés par C. Terrier et L. Davezies.

Les mobilités de temps libre constituent-elles aujourd'hui un nouveau facteur de différenciation territoriale, entraînant un renforcement des disparités spatiales ? L'analyse dynamique des équipements/mobilités serait intéressante à développer, sans se limiter à la mobilité domicile-travail.

Par ailleurs, d'une manière générale, les villes-centres cherchent à se différencier pour élaborer une image forte et augmenter leur attractivité. Les couronnes périurbaines suivent un processus de développement qu'il faudrait pour le moins approfondir.

Un certain nombre de questions se posent, qui participent à l'analyse de l'extension urbaine et qui n'ont pas trouvé suffisamment de réponse :

- le pôle central joue-t-il toujours un rôle central ? Est-ce qu'il englobe tout ? Est-ce toujours la principale destination de sortie des résidents de l'aire urbaine ?
- les déplacements domicile-travail peuvent devenir très longs et s'effectuer entre deux pôles urbains impliquant souvent un phénomène de bi-résidentialité comme à Nantes et à Angers. Est-il possible de le mesurer en l'état actuel des choses (cf approche 3).
- le pôle central est-il toujours une référence en matière d'équipements ? Dans certains pôles d'emploi secondaires, des fonctions nouvelles apparaissent du type lycées, loisirs, centres commerciaux, etc. Quels rôles jouent-ils dans le fonctionnement général de l'aire urbaine ?

4.2.2.1 Organisation territoriale de l'emploi et des services : une méthode de construction des bassins de vie avec dépendance mesurée par un score

La délimitation des bassins de vie est fondée sur les statistiques d'accès à l'emploi et aux services à la population. Les services pris en compte sont ceux retenus pour l'établissement des «Territoires vécus, organisation territoriale de l'emploi et des services». Il s'agit de services ni trop rares (type opéra) ni trop fréquents (commerce de proximité type boulangerie). Ils ont été classés en quatre catégories : services concurrentiels (de nature commerciale), non concurrentiels (services publics ou assimilés hors éducation et santé), des équipements de santé (du médecin à l'hôpital) et des équipements d'éducation. Les bassins de services intermédiaires ont été formés à partir des données de l'inventaire communal. Cependant, nombre d'entre eux se révèlent dépendants d'autres bassins du fait de leur sous-équipement au regard de leur population ou de leur carence en emplois. Cette dépendance a été mesurée par un score, en appliquant une pondération de 3 pour les équipements concurrentiels de santé et d'éducation et 8 pour l'emploi. Chaque bassin de moins de 5 000 habitants ayant un score inférieur à 8 a été rattaché au bassin contigu avec lequel il a le lien le plus fort. Pour chaque commune d'un bassin de services intermédiaires, on dispose de liens vers les autres bassins : attractions déclarées à l'inventaire communal, destination des scolaires de 12 à 18 ans, migrations domicile-travail. Pour chaque catégorie d'équipements, le lien unissant un bassin à un autre résulte des liens pondérés par la population des communes en 1999. Des liens globaux entre bassins sont calculés en pondérant les liens précédents selon le même système de pondération que pour le calcul des scores. L'ensemble des bassins de services intermédiaires ainsi regroupés ont été qualifiés de bassins de vie.

Structuration des bassins de vie par les services et l'emploi

Afin d'évaluer le potentiel des bassins de vie, un **indicateur synthétique appelé score** a été attribué à chaque bassin. Cet indicateur tient compte, d'une part, des niveaux d'équipements et d'emplois et, d'autre part, de l'écart entre ces niveaux observés et les niveaux attendus au regard du poids démographique du bassin. Trois types de bassins de vie sont définis selon les scores obtenus, des bassins dépendants, des bassins faiblement autonomes et des bassins autonomes aux scores élevés ; ces derniers offrent une gamme de services et d'emplois en nombre et qualité permettant de restreindre l'essentiel des déplacements à l'intérieur du bassin.

Au niveau régional comme au niveau national, une relation étroite existe entre l'offre d'équipements et d'emplois -donc le score- et la superficie des bassins. Les bassins les plus autonomes sont souvent de plus grande dimension, comptant également plus d'habitants. Par exemple, les bassins dont le score dépasse 18 abritent une population moyenne de 26 500 habitants, contre moins de 7 000 habitants pour les plus dépendants (score inférieur à 6).

Les caractéristiques du découpage en bassins de vie en font une maille territoriale pertinente pour analyser l'occupation du territoire. De multiples champs d'investigation pourront tirer profit de ce nouvel outil géostatistique.

4.2.2.2 « L'Archipel nantais »

Pour maîtriser la périurbanisation et les problèmes de transport qu'elle génère, F. Beau-cire & P.-H. Emangard (Mestrans et DDE 44) montrent qu'il ne faut plus s'en tenir aux limites de l'agglomération mais élargir le champ d'action à l'archipel urbain.

Ainsi, les auteurs ont constaté, à partir de l'étude la dynamique spatiale dans l'aire d'influence de Nantes, qu'il était vain de se limiter aux frontières de l'agglomération. De villes en territoires éclatés, les notions « classiques » de communes et d'agglomérations explosent sous le phénomène de la périurbanisation et deviennent des « concepts dépassés ». Aux rivages de ce « continent urbain » s'étend en effet un « archipel d'îlots périurbains » dans lesquels « vivent en symbiose avec le cœur de l'agglomération des citadins comme les autres ». « Des citadins qui, chaque matin, deviennent des cohortes d'automobilistes rejoignant Nantes et sa banlieue pour travailler ».

La « mobilité alternante » a explosé : en 1975, 90 000 actifs de l'archipel quittaient leur commune pour aller travailler à l'extérieur ; en 1990, ils atteignaient 141 000. Les conséquences en terme de transport sont claires. Faute d'une offre de transport public réelle, ces actifs recourent à la voiture, avec les embouteillages en entrée d'agglomération.

Inventer un nouveau territoire

A Nantes, comme ailleurs, se pose la question de la pertinence de la notion d'agglomération. « Face aux défis de la périurbanisation, au développement du phénomène d'archipellisation, le découpage territorial actuel est totalement inadapté », car il ne permet pas de résoudre les problèmes de la nouvelle dynamique spatiale. De la commune à la région, du canton au département, en passant par les groupements de commune, « il n'est aucune entité territoriale qui ne soit trop étroite ou trop large ».

Quelle échelle faudrait-il alors inventer, qui puisse permettre de « canaliser la périurbanisation, de protéger la centralité en centre-ville, de maîtriser la localisation d'activités à la périphérie de l'agglomération » ? Les auteurs proposent quelques pistes de réflexion.

- Pour la partie agglomérée, la création d'une communauté de villes pourrait être envisagée, étendue éventuellement autour d'un axe de transport important, de type ferroviaire par exemple. Grâce à la possibilité d'une taxe professionnelle unique qu'elle permet, cette structure constitue en effet « un des moyens de maî-

triser la périurbanisation », la création de pôles secondaires d'activités s'inscrivant alors dans le cadre d'une politique d'aménagement globale.

- Quant au périmètre de l'archipel, beaucoup plus large, la question institutionnelle se révèle plus complexe. Toutefois, deux pistes pourraient être explorées, la première consistant à s'appuyer sur la notion de « pays », la seconde conduisant à imaginer la constitution d'un syndicat associant, pour les études et la programmation, le niveau départemental.
- En fait, concluent les auteurs, « surmonter les carences du découpage territorial actuel implique obligatoirement une collaboration et une coopération étroite entre les différentes autorités organisatrices, urbaines, départementale, régionale ». Sinon, les coûts économiques, sociaux et écologiques de l'archipellisation des villes risquent vite de peser très lourd.

4.2.2.3 Coévolution dans les systèmes de villes : croissance et spécialisation des aires urbaines françaises de 1950 à 2000

Dans sa thèse, F. Paulus, montre dans quelle mesure les mutations économiques qu'ont connues les pays développés dans la seconde moitié du XX^e siècle ont affecté la structure hiérarchique et la différenciation économique du système des villes. A l'aide de la définition des aires urbaines, l'auteur montre que la concentration pluriséculaire de la population dans le système des villes s'est poursuivie. En outre, la composante régionale de la répartition de la croissance urbaine, favorisant les villes du sud, s'est accentuée entre 1950 et 2000, si bien que des trajectoires spécifiques de villes se dessinent. L'évolution des spécialisations économiques est appréciée à l'aide d'analyses multivariées. Celles-ci soulignent la permanence d'une différenciation ancienne des villes, trace de l'inégale diffusion des innovations de la première révolution industrielle. Les modalités d'adaptation des villes au changement économique, qui maintient une structure ancienne, traduisent la coévolution des villes dans le système. L'auteur montre aussi l'émergence et le renforcement d'une dimension métropolitaine qui combine, pour la première fois dans l'histoire urbaine, taille des villes et spécialisation économique : les plus grandes villes se démarquent en captant préférentiellement les activités emblématiques du cycle d'innovation économique actuel. Ces résultats laissent entrevoir une modification structurelle.

4.2.2.4 Économie résidentielle et économie présentielle

C. Terrier (Direction du Tourisme) expose une méthode de captation d'une population localisée qui permet d'estimer jour par jour la population présente dans chaque département de la France métropolitaine.

« Avec le développement de la mobilité, la population présente en un lieu donné à un moment donné peut être très différente de la population résidente qui est en général la seule population connue. Certaines approches économiques (économie présentielle) mais également certaines nécessités de gestion publique, rendent indispensables l'estimation de cette population présente (...).

En analyse de la mobilité, la définition spatio-temporelle du créneau sur lequel on travaille a bien sûr une importance considérable. (...) Nous avons donc cherché à estimer, jour par jour, la population présente dans chaque département de France métropolitaine. Nous avons combiné deux approches s'appuyant sur des sources de données différentes, l'une portant sur la population résidant en France, l'autre sur les touristes étrangers.

Pour la population résidant en France, nous nous sommes basés sur l'enquête SDT (suivi des déplacements touristiques, réalisée par TNS-Sofres pour le ministère du Tourisme) qui est fondée sur un panel de 20 000 français interrogés mensuellement. (...)

Pour l'estimation de la présence des touristes étrangers, nous disposons d'informations beaucoup plus faibles. (...) Nous avons donc été amenés à combiner un ensemble de sources, notamment l'Enquête aux frontières de 1996 et les enquêtes mensuelles de fréquentation hôtels et campings (INSEE/ministère du Tourisme). (...)

Les résultats montrent l'importance de cette approche de la population présente distincte de la population résidente : certains départements vont jusqu'à doubler de population à certaines périodes de l'année. Ces recherches ouvrent la voie à un autre regard sur les problématiques de gestion et d'aménagement des territoires. Elles servent de base à une nouvelle approche de l'économie territoriale, l'économie présente, dont le principe est qu'une consommation, et donc une activité économique, est induite par la présence de personnes à un moment donné sur ce territoire. » (Extraits du résumé d'intervention aux Journées de méthodologie statistique).

D'autres travaux ont été réalisés autour de cette problématique, en particulier à des échelles plus fines que le département. Citons par exemple :

- les travaux de V. Fouchier utilisant le concept de densité humaine, (nombre d'habitants + nombre d'emplois) / surface, qui permet de mieux approcher la notion de fréquentation (équipements, établissements) dans différents quartiers ;
- les travaux conduits par V. Vallès¹⁸ (direction régionale de l'INSEE Auvergne) qui visent à estimer la population présente de jour (inactifs + population au travail + scolaires au lieu de scolarisation), la population présente de nuit ou le week-end à partir d'enquêtes tourisme (hôtels et campings) et de sources complémentaires (fréquentation des grands équipements...) ;
- le ministère du Tourisme propose également sur son site une estimation de la population présente par la méthode des flux combinée à des sources de données alimentées par les syndicats inter-communales locaux (collecte des ordures ménagères et distribution d'eau potable).

4.2.2.5 Quelques indicateurs complémentaires élaborés disponibles

Le 4^e dossier technique du programme ACTEUR (conduit par le CERTU), portant sur l'analyse de la mobilité quotidienne des personnes, propose une série d'indicateurs testés sur quelques territoires urbains. Ces indicateurs peuvent alimenter la problématique d'autonomie/dépendance ou de polarisation du territoire, pouvant s'appliquer en particulier au périurbain. Quelques exemples :

- *Coefficient d'autonomie infra-urbaine*. L'autonomie d'un secteur d'une agglomération par rapport à son environnement, qualifiée « d'autonomie infra-urbaine » est caractérisée par la proportion des déplacements de ses résidents à l'intérieur de celui-ci, ou à destination des secteurs immédiatement limitrophes. Il permet d'approcher le niveau d'autonomie des différents secteurs de l'agglomération au regard des déplacements quotidiens de ses résidents âgés de 5 ans et plus. Il vise à déterminer les zones relativement autonomes. Cet indicateur repose essentiellement sur une représentation graphique de la proportion de déplacements des résidents d'une zone réalisée à l'intérieur de celle-ci, ou à destinations des secteurs immédiatement limitrophes. Son interprétation est assez complexe.

¹⁸ Pour en savoir plus contacter : vincent.valles@insee.fr

- *Autonomie des communes vis-à-vis des déplacements domicile-travail*. Il permet de caractériser le territoire de l'agglomération en fonction du degré de propension de ses communes à générer soit des flux domicile-travail internes aux communes, soit des flux externes, entrées ou sorties d'actifs. Il est obtenu par croisement d'un indicateur de stabilité et d'un indicateur de dépendance. Il constitue un cadre assez général pour l'analyse de la mobilité locale.
- D'autres indicateurs permettant de mettre en évidence l'évolution de la dépendance des communes vis-à-vis des pôles les plus importants, ou même d'aider à définir ces pôles sont également produits.

Références bibliographiques (§ 4.2.2)

- Ambiaud E, Blanc M, Bertrand Schmitt, *Les bassins de vie des bourgs et petites villes : une économie résidentielle et souvent industrielle*, Insee Première n° 954, avril 2004
- Bretagnolle A, Paulus F, Pumain D, *Echelles de temps et d'espace dans la mesure de la croissance urbaine*, Cyberge, 2001
- Baccaïni B, *L'espace rural devient attractif pour les urbains*, La Lettre Insee Rhône-Alpes n° 79, novembre 2001
- Cattan N, *La mise en réseau des grandes villes européennes*, Thèse de doctorat, Université Paris 1, 379 p., 1992
- Emangard P-H, Beaucire F, *L'Archipel nantais*, DDE de Loire-Atlantique
- Fouchier V, *Les densités urbaines et le développement durable : le cas de l'Ile-de-France et des villes nouvelles*, SVGN, Paris, 1997
- Gadais M, *Forte croissance des couronnes périurbaines*, La lettre Insee Rhône-Alpes n° 76, 2001
- Julien P, Pougard J, *Les bassins de vie, au coeur de la vie des bourgs et petites villes*, Insee Première n° 953, 2004
- Paulus F, *Coévolution dans les systèmes de villes : croissance et spécialisation des aires urbaines françaises de 1950 à 2000*, Thèse Univ. Paris 1, 2004
- Terrier C, Sylvander M, Khiati A, Moncere V, *Méthodes de détermination de la population présente*, site Internet Insee sur les journées de méthodologie statistique : <http://jms.insee.fr>, rubrique JMS 2005, Session 11 - Le programme complet
- Talbot J, *Les déplacements domicile-travail, de plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux*, Insee Première n° 767, avril 2001
- Vallès V, *Organisation territoriale de l'emploi et des services*, Insee Première n° 870, 2002
- *Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations ?* Programme Acteur, Les rapports d'étude, Certu, 2004
- *Structuration de l'espace rural : une approche par les bassins de vie*, accès en ligne sur le site Internet de l'Insee www.insee.fr, à la rubrique : La France en faits et chiffres/Territoires/Données détaillées/Les Bassins de vie
- Consulter également le site Internet de l'Observation urbaine www.observation-urbaine.certu.equipement.gouv.fr, rubrique « Documentation »

4.3 Approche spécificités des conditions et modes de vie

Les pratiques sociales et les modes de vie de l'espace périurbain sont abordés par quelques auteurs. Certains soulèvent aussi la question des pratiques sociales de l'espace périurbain en tant qu'espace éventuellement générateur de tensions locales ainsi que les modalités d'appropriation qui y sont associées et les formes que prennent l'intégration ou l'exclusion des nouveaux résidents. Les travaux concernent généralement l'ensemble de l'aire urbaine, le périurbain étant une dimension parmi d'autres.

Les choix de l'habitat en périurbain, les modes de vie de ses résidents, les attentes et les aspirations ont été essentiellement abordés dans l'aire de Toulouse, de Lyon et en Île de France.

La croissance de la population du périurbain est la résultante d'une évolution naturelle et d'un solde migratoire positif au détriment essentiellement des zones les plus urbanisées - le centre du pôle. Les causes de départ vers cet espace influencent les modes de vie de ses résidents.

L'impact des migrations sur la composition sociale des espaces ruraux est également fortement différencié. Il se fait ressentir, en particulier, sur le taux d'activité de ces communes, sur la répartition des différents groupes sociaux, sur les besoins spécifiques de ces nouveaux arrivants.

Ainsi, la première interrogation concerne les causes de départ des villes vers cet espace. Celles-ci sont socialement très différenciées et comportent d'importantes inégalités. Pour les uns, l'installation des ménages en périurbain répondrait davantage à une contrainte financière liée au renchérissement de marché immobilier de la partie dense de l'aire urbaine qu'à un réel choix de localisation. Pour les autres, si des raisons financières sont présentes dans le choix du périurbain, l'augmentation de la double activité au sein des ménages joue un rôle aussi important : cela conduirait à rechercher des communes de résidence de façon à minimiser le temps de transport pour les deux conjoints, défini comme le barycentre en temps et non en distance¹⁹. Pour d'autres, cela répond à un besoin de mettre une certaine distance aux autres, de se tenir à « distance de toute contrainte, pour ce qui touche la vie familiale, dans un espace privé susceptible de participer à leur réassurance et à la protection des leurs »²⁰.

Pour la mobilité résidentielle, les couches sociales moyennes ont plusieurs stratégies, contrairement aux moins aisées, dépendantes de leur plus ou moins grand attachement à la 'citadinité' et de leurs moyens financiers. Elles ont le choix de rester dans le pôle urbain ou à ses abords, ou, au contraire de privilégier une installation dans des localités périurbaines choisies avec des habitations plus grandes, mais souvent à plus grande distance de leur lieu de travail.

En revanche, les contraintes de l'immobilier en zone dense et la prégnance du modèle social du pavillonnaire poussent, voire imposent aux ménages d'ouvriers et d'employés à se lancer dans l'aventure de la maison individuelle, mais en leur imposant de fortes contraintes de localisation, en raison d'une capacité d'investissement moindre²¹.

Ces réponses données par les spécialistes de l'urbain peuvent-elles être toutefois généralisées et sont-elles toujours actuelles ?

¹⁹ Le nombre de ménages bi-actifs est devenu égal au nombre de ménages mono-actifs en 1973.

²⁰ Selon M.-C. Jaillet, L. Rougé et C. Thouzellier

²¹ Cf travaux de J.-P. Orfeuil et A. Polacchini en Ile-de-France

4.3.1 Qui sont les périurbains ?

Dans les espaces périurbains se côtoient à la fois des ménages de couches moyennes plutôt aisées qui ont fait le choix d'espaces encore faiblement urbanisés et des ménages « captifs » d'une localisation sous contrainte. En conséquence, le périurbain ne saurait être considéré comme un espace socialement homogène, alors qu'il est généralement apprécié comme l'espace des classes moyennes, certes les plus nombreuses.

Il est plutôt à considérer comme « un espace mosaïque » qui offre à ces différentes strates et aux individus qui le composent, selon leur niveau de revenus, autant de « niches » où s'installer. Cette fragmentation du périurbain obéit dans sa disposition à quelques principes de « classement » qui organisent à son échelle une division sociale de l'espace (M.-C. Jaillet).

C'est un espace où les « extrêmes » socio-démographiques sont absents : pas de très riches, ni de très pauvres, pas de familles très nombreuses, ni de familles monoparentales. Il serait le lieu d'installation privilégiée des ménages bi-actifs ayant un ou deux enfants, à la recherche d'un logement adapté par sa taille et ses commodités à la vie familiale et qui ne le trouve pas dans leur ville. Ils optent pour le pavillonnaire censé répondre à leurs attentes, à la fois parce qu'il offre un cadre de vie adapté et qu'il leur garantit un environnement de qualité. Le périurbain assure aussi un accès à l'ensemble des aménités urbaines, à bonne distance des « nuisances » de la ville ou de ce qu'ils considèrent comme telle : sa trop grande densité, une certaine promiscuité, son encombrement, son inconvénient²².

4.3.2 Quelles spécificités des modes de vie des périurbains ?

Les nouveaux arrivants ont-ils importé leur mode de vie avec eux ? Quels territoires vivent-ils ? Ont-ils les mêmes comportements de mobilité que ceux des urbains ? Autant de questions que l'on peut poser mais dont les réponses, très partielles ici, sont fondées sur des études locales comme à Toulouse, à Paris et à Nantes.

Le mode de vie périurbain repose sur une mobilité quotidienne essentiellement automobile et dont tous les membres du ménage doivent pouvoir bénéficier.

Plusieurs études conduites sur Toulouse montrent que deux types de population coexistent dans le périurbain.

- Des ménages anciens habitant des grands ensembles : Les familles socialement défavorisées développent des pratiques restreintes, structurées autour de quelques lieux « obligatoires » et principalement inscrites dans l'environnement immédiat de la commune, voire du logement. Ils représentent les caractéristiques de ces « groupes captifs » décrits par les chercheurs travaillant sur certaines grandes cités HLM disqualifiées. Pour ces ménages les moins favorisés, la mobilité résidentielle provoque une rupture autant spatiale que sociale. Ils sont « enkystés » (L. Rougé), se sentent contraints d'y rester, et font l'expérience de nombreuses frustrations surtout concernant la mobilité « automobile ». Ils éprouvent aussi le sentiment d'être bloqué dans leur parcours de vie en devant rester dans cet espace. Ce sentiment touche surtout les femmes et les adolescents, repliés sur les quartiers de relégation. Pour les femmes, la vie en pavillon éloigné de la ville s'apparente à un rétrécissement de leur espace, surtout sans seconde voiture ni transport en commun. Pour les adolescents, la situation peut être à peu près identique : une mise à l'écart essentiellement générationnelle.

²² Cf. travaux de M.-C. Jaillet et alii

- A l'inverse, l'installation périurbaine en maison individuelle par les groupes sociaux appartenant aux « classes moyennes » est vécue comme une libération. Ils ne sont pas astreints à résidence et pensent éventuellement à un retour à la ville lorsque leurs enfants n'habiteront plus avec eux. Pour ces périurbains, la maison individuelle permet à chacun d'être maître d'une distance aux autres. Le « glacis » du jardin fut-il petit, tient à distance le voisin qu'on peut choisir de voir ou d'ignorer.

Leur rapport à l'espace est différent de celui des urbains. La « proximité » est élargie. Un lieu situé dans un rayon de 3 km est considéré comme proche. Ce qu'il leur paraît indispensable de trouver dans cette zone de proximité, ce sont les services couvrant les besoins au quotidien : petits commerçants, école, poste, médecin, pharmacien. La poste est indispensable pour les démarches administratives courantes qui se font par courrier. Le mode de vie de ces périurbains dans les pratiques de consommation ou d'achat de prestations pour assurer les actes quotidiens (manger, se vêtir, se soigner, se divertir...), correspond à un mode d'organisation qui privilégie l'autonomie et le libre choix, sous condition d'une compétence indispensable, constitutive de ce genre de vie : la mobilité. Il n'y a pas de bornes communales.

En revanche, pour les autres services et équipements qui sont beaucoup plus éloignés et moins reliés au quotidien, les périurbains ne se déplacent qu'en cas de nécessité absolue. Leur accès met fortement en jeu la distance, le temps disponible et, bien sûr, les moyens de déplacements.

4.3.3 Quel type d'ancrage ?

Lorsque la localité est, pour reprendre les termes de J. Rémy, leur espace de « référence », elle devient un espace « d'appartenance » qui se traduit souvent par la volonté de s'investir dans la vie locale, associative et politique et dans la communauté.

Lorsqu'ils sont installés plutôt par contrainte, la localité n'est pas l'espace de référence, ils sont « pour la maison » et restent généralement à une distance de toute implication.

Pour ceux qui ont fait le choix d'un environnement de qualité, leur mode de vie est inscrit dans une autre échelle. Ils entretiennent avec la localité où ils habitent un rapport quasiment « hors sol ». Ils ne sont pour autant indifférents à ce qui s'y passe, capables de vigilance pour lutter contre toute atteinte à l'environnement qu'ils ont « acheté ».

4.3.4 Un tri social dans le périurbain.

Celui-ci s'opère à deux échelles.

- A l'échelle de l'ensemble du périurbain d'une agglomération d'abord, où sont filtrés les ménages incapables d'accéder à la propriété (Cf. travaux de P.-H. Emangard/Mestrans). Cette échelle est devenue plus sélective sur le plan social, en raison du renchérissement et du resserrement des modalités d'accession à la propriété et ce, malgré les diverses mesures visant à favoriser la relance de l'accession sociale à la propriété avec par exemple, la mise en place du prêt à taux zéro.
- A l'échelle des habitants périurbains, ensuite, qui eux-mêmes forment une juxtaposition de « clubs » où chacun, en fonction de ses revenus, est assuré de trouver une place.

« Cette sélectivité n'est pas sans conséquence : le périurbain se peuple par vagues successives qui tendent pour une large part à "vieillir" sur place, obligeant les communes, qui disposent d'un parc locatif très réduit, à ouvrir de nouvelles zones d'urbanisation pour assurer un certain renouvellement et rajeunissement de leur population mais à strates sociales équivalentes ».

4.3.5 Quelle relation périurbain/centre ?

Quelle que soit la figure concrète qu'ils dessinent, les modes de vie périurbains tendent à effacer le recours à la ville-centre et à la centralité, ou à la réserver à des usages rares voire à en faire un lieu comme un autre. Ce sont des modes de vie qui ne valorisent pas la citadinité mais ne la nient pas non plus. Il est donc possible de s'y rendre : les citadins vont se promener à la campagne comme les périurbains vont se promener en ville.

Ces choix de vie contribuent à dilater l'espace urbanisé et à organiser des formes d'urbanité souvent dépourvues de toute pratique citadine avérée, d'autant qu'un nombre conséquent des navetteurs n'ont pas à entrer en ville pour y travailler. Ils participent également à la déconstruction du modèle centre/périphérie. Ils permettent, à une échelle territoriale susceptible de générer une offre diversifiée d'opportunités de services, d'activités et d'équipements, que chacun se saisisse de celles qui sont les plus adaptées à son projet de vie, ses attentes, ses envies, ses moyens et ses exigences.

4.3.6 Ces modes de vie sont-ils durables ?

Pour les actifs 'grands navetteurs', ces installations à grande distance ne constituent pas toujours le terme de leur parcours résidentiel. Nombreux sont ceux qui envisagent en repartir soit pour se rapprocher de la ville, le grand âge venu, soit pour s'éloigner plus encore, lorsque leur environnement actuel se sera trop urbanisé.

Ces modes de vie transitoires, en adéquation avec un temps du cycle de vie des ménages, sont-ils compatibles avec l'injonction de développement durable qui tend, en matière urbaine, à privilégier la ville compacte et dense ?

En conclusion, on peut évoquer quatre thématiques de questionnements sur les différents modes d'habiter des espaces fortement confrontés à la ville :

- la trajectoire de la personne et son rapport avec la maison qu'elle habite ;
- les différents lieux fréquentés ;
- les endroits de rencontre ;
- les manières de parcourir son espace de vie.

Il est nécessaire que des réflexions et des études soient réinvesties sur l'opposition éventuelle urbain/rural en terme de modes de vie. Il semblerait en effet que, de plus en plus, les ruraux aient un comportement, des besoins et des attentes équivalents à ceux des urbains. En outre, on note l'émergence de nouveaux comportements résidentiels, à la fois urbains et ruraux, comme ceux liés à la bi-résidentialité.

La population périurbaine évolue. Plusieurs générations vivent maintenant dans ce territoire. Les équipements correspondent-ils toujours aux nouveaux besoins des jeunes générations et des plus âgées? N'observe-t-on pas de nouveaux comportements ou l'émergence de nouveaux groupes sociaux constitués par les enfants de première et seconde génération périurbaine ?

4.3.7 Eléments complémentaires à travers trois études spécifiques

4.3.7.1 Quelles figures de l'urbanité dessinent leur système d'activités ?

(M.-C. Jaillet et alii)

Les figures de l'urbanité tendent à s'organiser à partir de deux archétypes, mais tiennent également compte d'une part de l'offre environnante « à portée de voiture », de services et d'équipements, et d'autre part, de l'usage que les ménages peuvent faire de leur « potentiel de mobilité », selon qu'il est illimité ou au contraire plus contraint.

Le premier type, « modèle de la polarisation », consiste en une réorganisation du système des activités qui privilégie la « proximité », appréciée non plus géographiquement mais temporellement du point de vue de l'automobiliste. Il s'agit pour ces ménages de re-polariser une partie conséquente de leurs activités afin de réduire le nombre de déplacements et les distances parcourues. Ce modèle est celui des familles contraintes, il décline deux figures :

- trois ou quatre lieux de pratique à proximité du domicile, dont l'usage n'est pas hiérarchisé ;
- « une centralité » unifiée, déplacée de la ville centre vers la ville petite ou moyenne bien équipée « la plus » proche de leur domicile (exemple de Toulouse) ;
- Le second type se caractérise par une « dilatation » de l'espace de vie privilégiant la qualité de l'offre de services et amplifiant les capacités de choix. Il se décline en deux figures :
 - la première répond plutôt à une logique « d'étirement » le long d'un axe (par exemple de Toulouse au domicile) qui autorise toutes les formes de « cabotage automobile » ;
 - la seconde, plus rayonnante, moins « toulousaine », peut s'inscrire à d'autres échelles françaises, voire européennes quand elle concerne les « élites circulantes ». Ce dernier comportement repose sur un « potentiel de mobilité » illimité.

4.3.7.2 Lieux de résidence et appartenances sociales

(A. Wyvekens)

Si les banlieues ont longtemps focalisé la réflexion sur la cité appréhendée du point de vue des conditions et des rapports sociaux, des études récentes ont élargi ce questionnement à la ville tout entière. Les résultats des investigations relatives aux deux types de configuration urbaine sont présentés dans cette étude : que ce soit la périurbanisation ou la gentrification. Ces deux configurations sont productrices de différenciations socio-spatiales. Les analyses des causes et des conséquences de ces ruptures du tissu urbain sont aussi abordées.

4.3.7.3 Le périurbain face à la menace des gated communities

(E. Charmes, J. Rémy)

Les auteurs examinent la vie sociale dans les espaces périurbains sous l'angle des modes de vie et des lieux communs relatifs aux motivations des résidents. Supposés opposés à la ville, recherchant l'entre-soi, repliés sur eux-mêmes et sur leur espace résidentiel, tentés par l'inflation sécuritaire et la ségrégation, les habitants des communes périurbaines sont en fait peu connus. L'enquête montre qu'une erreur de lecture très répandue tient dans un présupposé " spatialiste " qui établit un lien univoque entre les formes spatiales et les pratiques sociales. La réalité est plus complexe, selon les auteurs, qui montrent que de nombreux espaces sociaux et groupes sociaux variés sont fréquentés hors du lieu de résidence, que la protection d'un espace n'est pas synonyme de refus ou d'évitement de la mixité sociale, que la multiplication des barrières ou des séparations physiques entre le public et le privé (gated-communities) tient plus souvent d'un désir de régulation des troubles automobiles que d'un souci de repli sur soi. A partir de question spécifique, les auteurs interrogent les notions de domesticité, d'intimité, de sociabilité, et remet en cause des attendus aussi bien dans le sens commun que dans le champ des sciences humaines.

Références bibliographiques (§ 4.3)

- Baccaïni B., *Migrations dans le périurbain : changer d'espace, changer de logement*, La Lettre Insee Rhône-Alpes n° 81, 2002
- Baudelle G, Darris G, Ollivro J, Pihan J, *Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages*, Cybergeog : Revue européenne de géographie, n° 287, octobre 2004, GT23
- Brévard L, Estèbe P, Jaillet MC, Lévy J, Rougé L, *Périurbain : les figures ambiguës de l' « exclusion »...*, Pouvoirs locaux n° 56I/2003
- Buisson MA, Mignot D, *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Edition de boeck, Economie-Société-Région, 2005
- Capron G, Cortes G, Guetat-Bernard H, *Liens et lieux de la mobilité : ces autres territoires*, Coll. Mappemonde, Belin, 2005
- Charmes E, Remy J, *Le périurbain face à la menace des gated communities*, Coll. Villes et entreprises, l'Harmattan, 2005
- Fall M, Verger D, *Pauvreté relative et conditions de vie en France*, Economie et statistique, n° 383-384-385, Insee, 2005
- Jaillet MC, Rougé L, Thouzellier C, *L'émergence de nouvelles figures de l'urbanité dans les modes de vie périurbains*, Actes de colloque PUCA et *Mobilités et territoires urbains : la ville sans borne*, PUCA, 2004
- Jaillet MC, *La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation et L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes*, Revue Esprit n° 3-4, Mars-avril 2004
- Lajoie G, *La ségrégation des populations urbaines de 1982 à 1990*, in Données Urbaines 2, Paris : Anthropos, coll. Villes, 191-206, 1998
- Orfeuil JP, Polacchini A, *Les dépenses pour le logement et pour les transports en Ile-de-France*, Inrets, 1998
- Rhein C, *Couches sociales et structures des ménages, le cas du Grand Paris*, Revue de géographie de Lyon, vol. 73, n° 1, 83-91, 1998
- Rougé L, *Les « captifs » du périurbain : voyage chez les ménages modestes installés en lointaine périphérie*, Thèse Univ. Toulouse II LM, 2005
- Wyvekens A, *Lieux de résidence et appartenances sociales*, Cahiers français n° 328, Villes et territoires, 2005

4.4 Approche qualité du cadre de vie des populations périurbaines

La qualité des espaces périurbains ne se mesure pas qu'en termes économiques ou environnementaux. Elle dépend également d'un facteur davantage pris en considération par le développement durable : le bien-être des populations.

En considérant l'influence des centres urbains proches où près de la moitié de la population se rend quotidiennement pour travailler, on peut se demander si l'autonomie de fonctionnement des zones périphériques est suffisante pour un cadre propice à l'émergence d'une vie commerciale et sociale locale. La répartition des équipements, l'importance des services disponibles sur la commune ainsi que les pratiques quotidiennes des habitants doivent être examinées attentivement si l'on veut pouvoir appréhender la qualité de vie offerte aux habitants des grandes périphéries. La bonne connaissance des évolutions qui ont affecté ces territoires est également nécessaire pour accompagner leur développement par des services et des infrastructures appropriées et durables.

Les modes de localisation des activités nouvelles dans les grandes métropoles tendent à se diversifier, contribuant à une fragmentation socio-économique de l'espace génératrice de disparités entre zones de développement et secteurs marginalisés. Les fonctions financières, d'affaires et administratives restent dans les centres villes bien desservis. La logistique et le commerce de gros s'implantent en périphérie près des nœuds autoroutiers. Les activités à fort contenu technologique et de recherche se focalisent en première couronne à proximité des espaces résidentiels²³.

Le profil des habitants des zones périurbaines n'est pas étranger aux caractéristiques des équipements qu'on y trouve. L'arrivée d'une population nouvelle, avec des habitudes culturelles urbaines, a contribué à l'installation d'équipements socio-culturels et sportifs, y compris de structures d'accueil pour jeunes enfants. Un bon niveau d'équipement de ces communes facilite l'accès des habitants à ces services.

Références bibliographiques (§ 4.4)

- Jaillet MC, Rouge L & Thouzellier C, *Vivre en maison individuelle en lotissement*, G. Tapie-la maison individuelle ; Architecture, urbanité Coll. Poussières, Ed. l'Aube, 2005
- Lecat G, *En quoi le cadre de vie rural contribue-t-il à expliquer les prix fonciers dans les espaces péri-urbains ?*, RERU 2004-1
- Peguy PY, Jayet H, *Densité, distance et coût d'accès au centre*, 36^e colloque de l'association de science régionale de langue française (ASRDLF), p. 1-23, 2000
- Pinson D, Thomann S, *La maison en ses territoires. De la ville à la ville diffuse*, L'Harmattan, Paris, 2002
- Ritz C, *Mesurer la qualité de vie dans les grandes agglomérations*, Insee Première, n° 868, oct 2002
- Sibertin-Blanc M, *Initiatives culturelles et structuration de l'espace métropolitain toulousain*, in Perspectives territoriales pour la culture, coll. Cultures en région, MSH Aquitaine, 2005
- *Les communes périurbaines en 1998, Inventaire communal 1998*, Insee Synthèses n° 52, Statistique publique, pp127-146, 2001

²³ Perrin, Rousier

4.5 Approche Gouvernance

La Gouvernance désigne les formes de régulation intermédiaires entre la matérialité de l'agglomération urbaine et le gouvernement (décision politique), la législation (aspect juridique) et l'action étatique, c'est-à-dire toutes les formes de régulation qui ne sont ni marchandes, ni étatiques.

4.5.1 Politiques urbaines et intercommunalités à fiscalité propre

Comment se construisent les pouvoirs d'agglomération, seuls à même de mobiliser les moyens financiers nécessaires au financement des projets urbains ? Le respect des identités collectives constituées au cours du temps est-il plus efficace que l'incitation réglementaire et financière (Cf. travaux de M. Rey à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne).

L'intercommunalité devient le cadre d'action incontournable des politiques urbaines. Dans les 100 premières aires urbaines de France métropolitaine étudiées par la DATAR, 40 % n'appartiennent cependant pas encore à une intercommunalité (1999). Le modèle d'organisation institutionnel le plus courant est celui d'une communauté d'agglomération, ou d'une communauté urbaine, regroupant la ville centre et sa banlieue, elle-même entourée de plusieurs communautés de communes (Cf. Atlas des aires urbaines de la FNAU).

Les petites communes de la périphérie ont longtemps vécu à l'ombre de la grande ville, en profitant de ses fonctions centrales, tout en conservant l'apparence de l'autonomie politique et fiscale leur permettant de récupérer « les miettes » de la croissance urbaine. Ce n'est qu'avec la forte croissance des périphéries, au cours des années 80, que la plupart des grandes villes ont vu apparaître une première puis une deuxième couronne. La donne politique a dès lors commencé à évoluer : une partie de la première et la deuxième couronne s'est développée au détriment de la ville centre. Les habitants, puis les activités, ont fait perdre aux villes centres une partie de leurs ressources fiscales et de leur potentiel économique. Puis, sous l'effet de la loi d'Administration territoriale de la république (1992), de nombreuses grandes villes ont créé des intercommunalités.

4.5.2 Fonction politique du périurbain

Le périurbain a rarement été apprécié par sa fonction politique au bénéfice des classes moyennes²⁴. De même qu'avait été identifié un archétype de la « banlieue rouge », constitué en Région Parisienne de communes habitées par les couches populaires et gouvernées par le PCF, il serait possible d'identifier un autre archétype, celui d'une « banlieue rose ». Constituée par les communes qui ont été le réceptacle de cette péri urbanisation pavillonnaire, elle est souvent peuplée de classes moyennes et gouvernée par des représentants d'une alliance entre un PS majoritaire et ses partenaires hier du programme commun, et plus récemment de la gauche plurielle. Au fur et à mesure de l'étalement urbain et de la poursuite de la périurbanisation, la figure de la « banlieue rose » se reproduit-elle ou au contraire a-t-elle tendance à se recomposer, voire se diluer ?

Les travaux conduits dans les années 80 sur les espaces périurbains ont cerné les contours de leur fonction politique dans les classes moyennes : y réalisant une accession à la propriété en maison individuelle, censée reconnaître leur réussite sociale, celles-ci accédaient dans le même temps à une visibilité politique.

²⁴ Cf. travaux de M.-C. Jaillot et alii

La prise de contrôle de l'appareil municipal par la petite bourgeoisie urbaine s'est traduite par la mise en œuvre de nouvelles politiques, politiques d'équipement de ces communes en matière scolaire, sportive, culturelle d'une part, et d'autre part, politique de planification visant à organiser, voire à freiner, l'expansion d'une urbanisation qui pouvait finir par attenter à la qualité de leur cadre de vie, si par ailleurs elle pouvait satisfaire l'intérêt des propriétaires fonciers souvent bien représentés dans les anciens conseils municipaux.

4.5.3 Prise en compte de la diversité des configurations et des situations locales

Dans certains espaces périurbains, les plus anciennement urbanisés, la diversité minore le fait que les couches moyennes devaient vivre des situations de co-présence résidentielle avec d'autres couches sociales. Sans doute, ces analyses ont-elles été particulièrement valides pour les agglomérations françaises où le phénomène de périurbanisation était relativement nouveau, se déployant dans des espaces ruraux « vierges » de toute urbanisation.

Vingt ans après, le mouvement d'étalement urbain se poursuivant, qu'en est-il de la pertinence de ces analyses : les espaces périurbains sont-ils toujours un terrain d'aventure et d'exercice du pouvoir pour les classes moyennes ? Manifestent-elles autant ce souci d'accès à la scène locale ? Ou d'autres figures du rapport au local sont-elles aujourd'hui repérables ? Ce modèle est-il toujours pertinent ?

4.5.4 Eléments complémentaires à travers trois études spécifiques

4.5.4.1 Le périurbain à l'écart des « grandes manœuvres » territoriales (P. Estèbe)

L'auteur défend l'hypothèse que les solutions institutionnelles adoptées, à travers la loi Chevènement notamment, ne sont pas favorables aux grandes périphéries urbaines, du moins dans les aires urbaines les plus importantes.

Premier constat : le périurbain reste isolé politiquement et son organisation constitue un enjeu important pour l'évolution du système territorial. Dans la plupart des cas, le passage des intercommunalités classiques aux formules issues de la loi Chevènement (communauté d'agglomération ou communauté urbaine) s'est fait pratiquement à territoire constant.

Deuxième constat : l'intercommunalité de la ville centre ne résume pas à elle-seule la totalité de la coopération intercommunale à fiscalité propre au sein des aires urbaines. On compte au contraire en moyenne près de 8 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre par aire urbaine. Les EPCI à taxe professionnelle unique ne regroupent en moyenne que 35 % des communes d'une même aire urbaine (et en regroupent d'autant moins que l'aire urbaine est de petite taille).

Troisième constat : l'intercommunalité à fiscalité propre ne concerne qu'en moyenne 60 % des communes appartenant à une aire urbaine. Ces communes appartiennent majoritairement à la troisième ou quatrième couronne, elle forment le périurbain qui est largement à l'écart du processus de structuration politique des agglomérations.

Alors, quelles perspectives d'organisation politique pour le périurbain ? Le périurbain pourrait trouver une visibilité et un espace de négociation en utilisant une organisation spécifique des communes périurbaines tel que l'instrument « Pays », même si cette solution ne résout pas les problèmes de solidarité fiscale à l'échelle des aires urbaines.

4.5.4.2 Le Périurbain, terrain d'aventure politique pour les classes moyennes ?

(M.-C. Jaillet et al.)

Après avoir rappelé que les espaces périurbains ont attiré les classes moyennes (choix d'un meilleur cadre de vie du point de vue logement et environnement), au point que le pouvoir local est finalement passé des mains de notables locaux à cette petite bourgeoisie, les auteurs observent les évolutions récentes de ces espaces. La complexification du phénomène de périurbanisation et les effets de la crise économique à partir de la deuxième moitié des années 1970 ont des conséquences sur le retrait du politique. Les auteurs identifient trois figures typiques de ce rapport au politique :

- l'aventurier : persistance de la tendance précédente à aller faire carrière dans ces espaces jugés plus faciles en termes de concurrence ;
- l'abandon : les personnes endettées pour des pavillons sans agrément, vivant éloignées de leur travail, se tenant en retrait de la société locale, votant FN ;
- la discrétion : la population plus aisée, confortablement installée, pouvant se mobiliser pour des raisons proches du concept NIMBY (not in my backyard).

La « personnalisation » de la figure de l'implication (l'« aventurier ») n'a pas disparu. L'espace périurbain reste un lieu d'investissement pour certaines fractions des couches moyennes en mal de reconnaissance et qui trouvent là des territoires où la concurrence pour faire « carrière » dans le cadre associatif ou politique est loin d'être vive, des opportunités de « valorisation de soi ». Cette implication dans la vie locale permet tout à la fois de s'insérer dans les réseaux sociaux locaux et d'accéder à une place ou une position sociale qui fait par ailleurs défaut.

La figure de l'abandon est souvent le fait de populations installées à une grande distance de la ville et de leur travail, sous l'effet d'une contrainte forte, même si les arguments avancés pour justifier cet éloignement ressortent d'un autre registre, celui d'une volonté de fuir la ville. Ces familles appartiennent aux fractions inférieures des classes moyennes, ou encore ouvriers ou employés, et se sont éloignées de la ville et de ses services et équipements, mais également de leurs réseaux sociaux. Arrivées par le hasard du prix foncier dans une commune qu'elles n'ont pas choisie, elles habitent des maisons qui sont loin d'être en rapport avec le rêve pavillonnaire. Fortement endettées, elles ne peuvent accéder aux attributs de la mobilité qui leur permettrait de vivre, comme les autres périurbains, les promesses de ce nouveau mode de vie : être à la campagne sans renoncer aux aménités de la ville. Elles sont presque « assignées » à résidence dans leur pavillon et la commune où elles résident avec un sentiment d'abandon et de rétraction vis-à-vis du politique.

La figure de la discrétion relève d'une population plus aisée qui a fait le choix de s'installer dans ces communes pour la qualité de leur environnement et leur caractère encore rural. Discrètes, ces familles se tiennent en retrait de la scène locale, et ce, d'autant plus qu'elles vivent à une autre échelle, ayant gardé leur insertion dans des réseaux sociaux qui n'ont rien de local. Elles n'en sont pas moins vigilantes et capables de se mobiliser fortement mais ponctuellement en faisant jouer leurs réseaux et en mobilisant leurs compétences et ressources sociales si un projet ou une décision venait, de leur point de vue, perturber leur environnement. Cette figure s'apparente au phénomène NIMBY.

C'est dans ce type d'espace caractérisé par une possible mutation de l'équilibre sociologique qu'il convient d'observer les comportements des nouveaux résidents par rapport à la scène politique locale pour constater ou infléchir la permanence du modèle classique. Partout ailleurs où le basculement s'est opéré, et où la densification s'est accentuée sous les effets de la pression urbaine, les dynamiques sociopolitiques à l'œuvre sont socialement moins univoques et s'apparentent à des jeux plus urbains.

4.5.4.3 Periurbanisation : quelles perspectives d'organisation politique ?

(Journée CNFPT à Marseille)

Ces communes périurbaines se trouvent dans la situation économique et sociale la plus fragile au sein des aires urbaines, tout en enregistrant une démographie croissante. Elles correspondent à la fois à des communes dotées d'une faible fiscalité (taxe professionnelle), et à des communes dont le revenu médian des ménages est largement inférieur à la moyenne de l'agglomération.

En l'état actuel, il y a de fortes chances que ces communes n'aient le choix qu'entre deux postures : solliciter leur administration dans les grands EPCI centraux ou bien attendre que la richesse vienne à elles, par le jeu de desserrement des activités consécutif à un desserrement des ménages.

En écartant les deux hypothèses précédentes, il en reste deux autres non exclusives, de type « pays urbain » :

- faire valoir une organisation spécifique des communes périurbaines en utilisant l'instrument « pays » (Loi Voynet) ;
- trouver un allié dans le système territorial. Tout milite pour que le périurbain devienne un enjeu dont les conseillers généraux se saisissent, à la fois du point de vue des compétences (transport, services à la personne, collèges,..) et du créneau politique.

Un autre enjeu se révèle : la part croissante des ressources fiscales localisées hors des périmètres « productifs » peut conduire à des politiques communautaires.

Références bibliographiques (§ 4.5)

- Bidou C, Lebot Y, *Banlieues et citoyennetés dans l'enjeu péri-urbain*, La documentation française, 1981
- Brémont C., *Des réformes territoriales importantes : intercommunalité et pays*, in Décentralisation et recomposition des territoires 1982-2002, La documentation française n° 870, février 2002
- Dassonville A, *Politiques foncières et périurbain*, IHEDATE, Dijon, 10 mars 2005
- Jaillet MC, Brévard L, Rougé L, *Le Périurbain, terrain d'aventure politique pour les classes moyennes*, Revue Esprit n° 303, p. 40-62, 2004
- Estèbe P, *Le périurbain à l'écart des « grandes manœuvres » territoriales*, in Pouvoirs locaux n° 56 I/2003
- Lévy J, *Mesurer la ville ou casser le thermomètre ?* in Pouvoirs Locaux n° 33, 1997
- Perrin E, Rousier N, *Métropolisation, Emploi et Politiques locales - Une relecture de quinze années de recherche en France*, RERU 2002-5
- Wiel M, *Forme et intensité de la périurbanisation et aptitude à la canaliser*, Article dans Données Urbaines n° 3, Anthropos, coll. Villes, p. 153-160, 2000
- *Atlas des aires urbaines*, Fnau 2001, disponible sur : www.fnau.org/publication/publications.asp

5. Synthèse des éléments de connaissance

5.1 Synthèse à travers trois grandes approches

❶ *Caractéristiques du territoire* : Quelles sont les dynamiques à l'œuvre dans les communes périurbaines ? :

- les évolutions sur le long terme dans les différents types d'espace : populations, logements, activités ;
- la typologie des communes périurbaines selon les caractéristiques de leur croissance ;
- appropriation du territoire : ancrage des populations, nouvelles solidarités...

❷ *Fonctionnement du territoire* : Quelles sont les conséquences de ces évolutions sur la relation des habitants et des touristes au territoire ? :

- évolution de la spécialisation fonctionnelle du territoire ;
- limites du concept d'aire urbaine et intérêt des bassins de vie périurbains.

❸ *Comment se modifie le territoire ?* (ou comment analyser les évolutions du territoire de manière multi-dimensionnelle) :

- morphologiquement : consommation et usage de l'espace ;
- socialement : activité, vieillissement, comportement des enfants de première et seconde génération, modes de vie ;
- économiquement : entreprises, nouveaux équipements induits par l'évolution de la population ;
- politiquement : évolution dans la gouvernance des territoires (intercommunalité).

Quelques questions complémentaires sur la prospective

Le processus de périurbanisation doit être abordé avec une certaine démarche prospective.

- La durabilité des observations faites aujourd'hui : quelles structures et quels fonctionnements existeront toujours dans 10 à 15 ans dans les villes ?
- Périurbain et vieillissement : fréquente-t-on toujours les mêmes lieux, et toujours autant, à la retraite (lien avec le thème 3) ?
- Quel est le comportement de mobilité résidentielle, le vécu et l'appropriation du territoire, des enfants des deuxième et troisième générations du périurbain ?

5.2 Précision du champ d'étude

L'analyse du périurbain ne peut être efficace sans une segmentation au préalable des aires urbaines. En effet, il paraît indispensable de différencier l'analyse de la métropole, des grandes aires métropolitaines (Lyon, Marseille, Lille) et de celle des petites aires à rayonnement local.

a- Problématique

Comment classer les systèmes urbains pour les rendre opérationnels par rapport aux préoccupations des élus locaux et des responsables nationaux ou locaux ? Ces préoccupations sont bien entendues fort différentes selon les catégories d'agglomérations.

b- Comment délimiter les territoires d'étude ?

Il paraît souhaitable de retenir les 171 bassins de vie centrés sur les unités urbaines de plus de 30 000 habitants ou les bassins de vie des grandes agglomérations. Ils sont tous inclus dans les aires urbaines.

On propose également de retenir les bassins de vie centrés sur une commune périurbaine. Ces territoires permettent de comprendre la complexité du système urbain et son fonctionnement (Cf. Annexe 3).

Remarque : De nouvelles unités urbaines ne seront pas élaborées avant 2010. Mais on ignore, à ce jour, si la méthode de définition restera la même ou si elle sera modifiée, pour prendre en compte la notion de densité par exemple.

6. Axes à approfondir

La synthèse de l'état de la connaissance du phénomène périurbain conduit à proposer un certain nombre d'axes pour approfondir l'analyse de ces espaces sous influence urbaine. Notre objectif initial était de préciser comment mettre en évidence et mesurer l'autonomie/dépendance des espaces en forte croissance tant d'un point de vue fonctionnel, décisionnel, économique ou social, qu'à travers le « vécu » des habitants.

Question centrale

Le Périurbain se différencie-t-il suffisamment des autres grands territoires clairement identifiés (territoires urbains/ruraux) pour constituer un territoire spécifique avec ses propres enjeux (identité) ?

Questions spécifiques se posant à ces **territoires en forte évolution**

➤ **Dynamiques de peuplement**

- Impact sur la **diversification** (entre-soi) ou la spécialisation de certains territoires (âge, revenus, types de ménages, activité → parcours professionnel...) (*Question des Collectivités locales*)
- Les **aménités locales** (équipements, réseaux de transport, qualité cadre de vie...) ont-elles une influence sur les « profils » des migrants (résidentiels → qui va où ?) ?

➤ **Dynamiques foncières/immobilières**

- Analyse processus de valorisation/dévalorisation du territoire en lien avec les acteurs locaux (privés, publics, communes...) (*Base de données Safer*)
- Processus de régulation locale (service collectifs à développer, adduction /traitement des eaux...)

➤ **Dynamiques économiques locales**

(*Intérêt analyse en terme de bassins de vie*)

- L'arrivée de population entraîne-t-elle une augmentation des services à la population (au sens large, non concurrentiels...)?
- économie résidentielle → développement induit par population présente
- Les communes qui se développent le plus en terme de population s'établissent-elles progressivement en pôles d'emploi (apparition de polarités secondaires : concentration activité, retient l'étalement) ? Capacité des communes à se transformer ?
- Voit-on se développer des pôles d'emploi à aire de recrutement locale (émergence) ?
- Qu'en est-il du Périurbain dortoir ?
- Questions relatives aux finances locales (intercommunalité et BV ?)

➤ **Quelles « gouvernances » pour ces territoires ?**

- Quels impacts peuvent avoir les différentes structures intercommunales sur les politiques locales ?

ANNEXE 1

Evolutions géographiques et démographiques des aires urbaines entre 1990 et 1999

Les communes changeant de catégorie du ZAU entre 1990 et 1999 connaissent des dynamiques de population très contrastées. 222 communes périurbaines en 1990, sont devenues partie intégrante des pôles urbains en 1999, par continuité de l'habitat. Cela représente 440 000 habitants. Ce sont les communes qui ont été les plus dynamiques, entre 1990 et 1999, en termes de croissance démographique avec un taux moyen annuel de 1,5 %, dont 1,1 % dû à un solde migratoire positif. Ces communes étaient encore plus dynamiques entre 1982 et 1990. Plus de mille communes, multipolarisées en 1990, sont intégrées dans les couronnes périurbaines en 1999, soit plus de 800 000 habitants. Avec un taux d'évolution annuel moyen de 1,0 %, dont 0,7 % dû au solde migratoire, ce groupe de communes arrive en second, en termes de dynamisme démographique, entre 1990 et 1999. Ces deux cas illustrent bien le desserrement de la population mais aussi l'attractivité des communes concernées. Leurs habitants peuvent en effet venir d'ailleurs que du pôle urbain, ou de l'aire urbaine, auxquels elles se rattachent en 1999. Les communes les moins dynamiques sont celles de l'espace à dominante rurale de 1999. En effet, l'espace à dominante urbaine a gagné les communes de l'espace rural de 1990, où la croissance démographique a été la plus forte. Les aires urbaines, et dans leur mouvance les espaces urbains, gagnent de proche en proche les communes qui ont été les plus dynamiques durant la période 1990-1999. Ce mouvement se fait par vagues concentriques, repoussant toujours plus loin les limites de l'influence des villes et celles des territoires que l'on qualifie de périurbains.

Transitions entre nouvelles et anciennes catégories entre 1990 et 1999

Catégories du zonage en aires urbaines	Nombre de communes	Population en 1999	Taux d'évolution annuel moyen 1990-1999 (en %)			
			Total	Naturel	Migratoire	
Délimitations 1999	Délimitations 1990					
Pôle urbain	<i>Pôle urbain</i>	2 741	34 912 209	0,27	0,55	-0,28
	<i>Couronne périurbaine</i>	222	435 314	1,51	0,44	1,07
	<i>Commune multipolarisée</i>	40	90 721	0,83	0,35	0,48
	<i>Espace à dominante rurale</i>	97	269 918	0,16	0,01	0,15
	<i>Ensemble</i>	3 100	35 708 162	0,28	0,53	-0,25
Couronne périurbaine :	<i>Pôle urbain</i>	37	242 484	0,59	0,74	-0,15
	<i>Couronne périurbaine</i>	7 418	6 991 246	1,01	0,4	0,61
	<i>Commune multipolarisée</i>	1 029	807 257	1,02	0,32	0,70
	<i>Espace à dominante rurale</i>	2 324	1 303 752	0,73	0,06	0,67
	<i>Ensemble</i>	10 808	9 344 739	0,96	0,35	0,61
Commune multipolarisée :	<i>Pôle urbain</i>	1	1 595	0,57	0,38	0,19
	<i>Couronne périurbaine</i>	204	130 698	0,64	0,34	0,30
	<i>Commune multipolarisée</i>	1 422	1 165 738	0,63	0,28	0,35
	<i>Espace à dominante rurale</i>	2 495	1 614 336	0,65	0,1	0,55
	<i>Ensemble</i>	4 122	2 912 367	0,64	0,18	0,46
Espace à dominante rurale :	<i>Pôle urbain</i>	14	60 570	-0,57	-0,07	-0,50
	<i>Couronne périurbaine</i>	50	18 587	0,29	0,21	0,08
	<i>Commune multipolarisée</i>	46	34 508	0,19	-0,02	0,21
	<i>Espace à dominante rurale</i>	18 425	10 439 462	0,07	-0,19	0,26
	<i>Ensemble</i>	18 535	10 553 127	0,07	-0,19	0,26
Ensemble		36 565	58 518 395	0,37	0,36	0,01

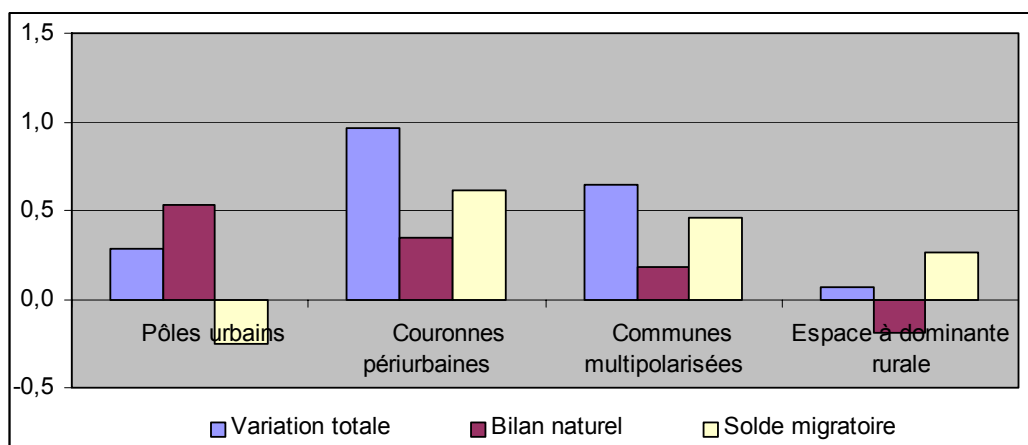
Champ : ensemble des communes de métropole.

Source : INSEE

Lecture : - sur les 3 100 communes classées en pôle urbain en 1999, 2 741 étaient déjà en pôle urbain en 1990, 222 en couronne périurbaine, ...

- 14 communes faisant partie d'un pôle urbain en 1990 (les aires urbaines qui ont disparu de la liste) appartiennent désormais à l'espace à dominante rurale en 1999. On constatera qu'elles ont connu globalement une évolution négative de leur population entre 1990 et 1999 : -0,57 % par an.

Variation de population, bilan naturel et solde migratoire par catégorie d'espace 1990-1999



Evolutions démographiques des aires urbaines entre 1962 à 1999

Attention : Les données des deux tableaux qui suivent sont calculées dans le zonage en aires urbaines et rurales établi à partir du recensement de 1990. De légères différences apparaissent avec le tableau précédent.

Le terme de « **communes périurbaines** » regroupe les couronnes périurbaines et les communes multipolarisées.

Evolution de la population de la France métropolitaine par catégorie d'espace de 1962 à 1999

	Population				Population			
	en milliers d'habitants			France métrop.	en pourcentage			France métrop.
	Pôles urbains	Communes périurbaines	Espace à dominante rurale		Pôles urbains	Communes périurbaines	Espace à dominante rurale	
1962	27 146	5 666	13 613	46 425	58,5	12,2	29,3	100,0
1968	30 381	5 859	13 473	49 712	61,1	11,8	27,1	100,0
1975	32 878	6 537	13 177	52 592	62,5	12,4	25,1	100,0
1982	33 357	7 715	13 263	54 335	61,4	14,2	24,4	100,0
1990	34 372	8 862	13 381	56 615	60,7	15,7	23,6	100,0
1999	35 217	9 674	13 628	58 519	60,2	16,5	23,3	100,0

Délimitations définies à partir du recensement de 1990 d'où quelques différences avec le tableau ci-dessus

Bilan naturel et solde migratoire 1962-1999 par type d'espace (millions d'habitants)

	Pôles urbains		Communes périurbaines		Espace à dominante rurale		France métropolitaine	
	Bilan naturel	Solde migratoire	Bilan naturel	Solde migratoire	Bilan naturel	Solde migratoire	Bilan naturel	Solde migratoire
1962-68	1,455	1,780	0,197	-0,005	0,261	-0,401	1,912	1,374
1968-75	1,833	0,664	0,149	0,529	0,074	-0,370	2,056	0,824
1975-82	1,484	-1,005	0,130	1,049	-0,128	0,214	1,486	0,258
1982-90	1,682	-0,666	0,259	0,888	-0,113	0,231	1,828	0,452
1990-99	1,722	-0,877	0,314	0,498	-0,163	0,410	1,872	0,031

Source pour les deux tableaux : INSEE Première n°736

ANNEXE 2

Définitions (Insee)

La nomenclature **Zonage en aires urbaines et aires d'emploi de l'espace rural (ZAUER)** partage le territoire en deux grandes catégories.

La première catégorie représente **l'espace à dominante urbaine** : ce sont les **aires urbaines et les communes multipolarisées**.

- Une **aire urbaine** est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un **pôle urbain**, et par une **couronne périurbaine** composée des communes rurales ou des unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.
Un **pôle urbain** est une unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain.
- Les **communes multipolarisées** sont des communes rurales ou des unités urbaines dont 40 % ou plus des actifs résidents travaillent dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles.

La seconde catégorie constitue **l'espace à dominante rurale** qui comprend les **aires d'emploi de l'espace rural** et les autres communes rurales.

- Une **aire d'emploi de l'espace rural** est constituée par un **pôle d'emploi de l'espace rural**, et par sa **couronne** composée de communes rurales ou d'unités urbaines n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine dont 40 % ou plus des actifs résidents travaillent hors de la commune (ou de l'unité urbaine) mais dans l'aire d'emploi de l'espace rural.
Un **pôle d'emploi de l'espace rural** est une commune rurale ou une unité urbaine n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine comptant 1 500 emplois ou plus.
- Les communes rurales ou les unités urbaines n'appartenant ni à l'espace à dominante urbaine ni à une aire d'emploi de l'espace rural sont appelées **Autres communes de l'espace à dominante rurale**.

Les communes appartenant à une unité urbaine sont des **communes urbaines**

L'unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie. Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, l'ensemble de ces communes forme une agglomération multicommunale ou **agglomération urbaine**. Si l'unité urbaine s'étend sur une seule commune, elle est dénommée **ville isolée**.

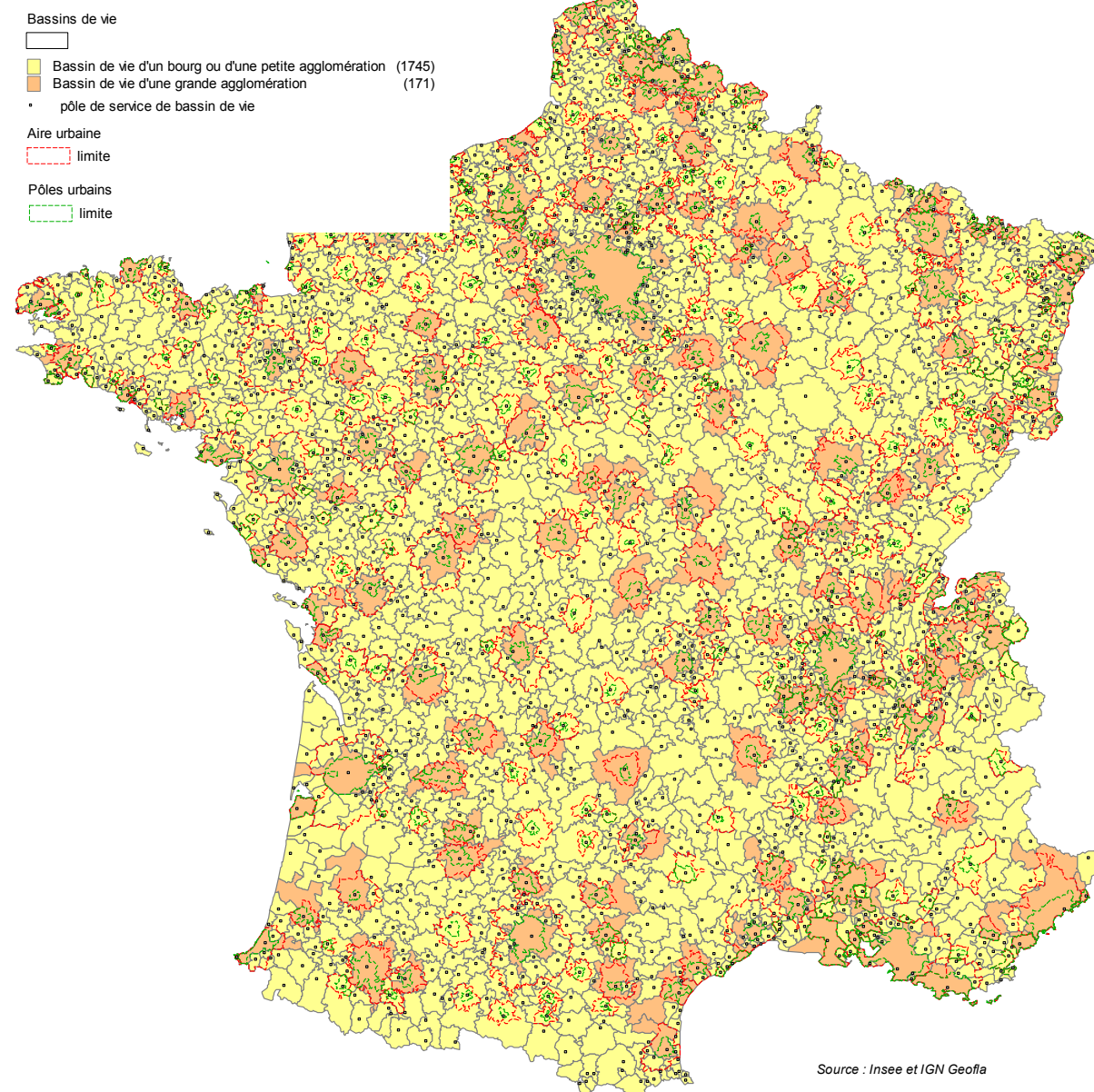
Une **ville centre** d'unité urbaine multicommunale (ou d'agglomération multicommunale) est définie comme suit. Si une commune abrite plus de 50 % de la population de l'unité urbaine, elle est seule ville centre. Sinon, toutes les communes qui ont une population supérieure à 50 % de la commune la plus peuplée, ainsi que cette dernière, sont villes centres.

Les communes urbaines qui ne sont pas villes centres constituent la **banlieue** de l'unité urbaine.

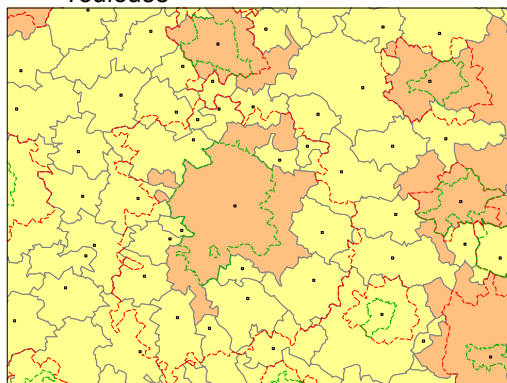
Les communes n'appartenant pas à une unité urbaine sont des **communes rurales**.

ANNEXE 3

Bassins de vie et aires urbaines



Toulouse



Lyon

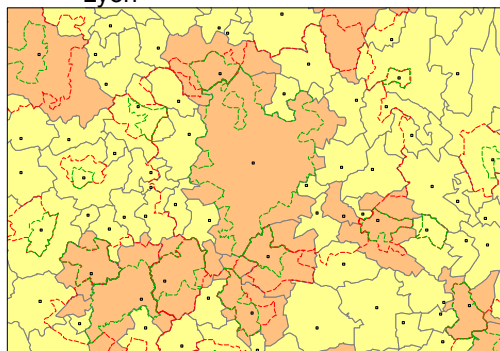


Table des matières

1. Introduction	7
2. Cadrage et objectifs de l'étude	10
2.1 La commande et les objectifs de l'étude	10
2.2 Objectifs et positionnement de la DGUHC	11
2.3 Création d'un groupe de travail	11
3. Concepts et caractéristiques	13
3.1 Concepts et définitions	13
3.2 Géographie des aires urbaines	17
3.3 Identification des territoires périurbains	19
3.3.1 Dynamiques de peuplement	19
3.3.2 Qualification de la population périurbaine	21
3.3.2.1 Le taux d'activité	22
3.3.2.2 L'âge et le cycle de vie	22
3.3.2.3 Le taux de motorisation	23
3.3.3 Les équipements dans le périurbain	24
3.3.4 L'habitat et le logement	26
3.3.5 Migrations domicile-travail	28
4. Les différentes approches du périurbain	31
4.1 Approche morphologique du périurbain	31
4.1.1 Bases de données géographiques	31
4.1.2 Images satellitaires	32
4.1.3 Modèles et morphologie urbaine	33
4.1.3.1 Les modèles de densité	33
4.1.3.2 Les modèles portant sur les fractals : Fractalyse, SFC-FRACTAL...	34
4.1.3.3 Les modèles portant sur le pourcentage de surface bâtie	34
4.1.4 Des limites de l'utilisation des objets géographiques	35
4.2 Approche structuration du territoire	37
4.2.1 Structuration des territoires par l'emploi et les services	37
4.2.1.1 Exploitation systémique orbitale des pôles d'emploi - ESOPE	39

4.2.1.2	Développement urbain, localisation d'activités et offre de transports	39
4.2.1.3	Formes urbaines et mobilité	39
4.2.1.4	Permanences des formes de la métropolisation et de l'étalement urbain	40
4.2.1.5	Atlas des métropolitains de la région urbaine de Marseille-Aix-en-Provence	41
4.2.1.6	Mesurer un univers urbain en expansion	41
4.2.2	Attractivité des territoires, conflit d'usage dans les communes	43
4.2.2.1	Organisation territoriale de l'emploi et des services : une méthode de construction des bassins de vie avec dépendance mesurée par un score	44
4.2.2.2	« L'Archipel nantais »	45
4.2.2.3	Coévolution dans les systèmes de villes : croissance et spécialisation des aires urbaines françaises de 1950 à 2000	46
4.2.2.4	Économie résidentielle et économie présenteielle	46
4.2.2.5	Quelques indicateurs complémentaires élaborés disponibles	47
4.3	Approche spécificités des conditions et modes de vie	49
4.3.1	Qui sont les périurbains ?	50
4.3.2	Quelles spécificités des modes de vie des périurbains ?	50
4.3.3	Quel type d'ancrage ?	51
4.3.4	Un tri social dans le périurbain.	51
4.3.5	Quelle relation periurbain/centre ?	52
4.3.6	Ces modes de vie sont-ils durables ?	52
4.3.7	Eléments complémentaires à travers trois études spécifiques	52
4.3.7.1	Quelles figures de l'urbanité dessinent leur système d'activités ? (M.-C. Jaillet et alii)	52
4.3.7.2	Lieux de résidence et appartenances sociales (A. Wyvekens)	53
4.3.7.3	Le périurbain face à la menace des gated communities (E. Charmes, J. Rémy)	53
4.4	Approche qualité du cadre de vie des populations périurbaines	55
4.5	Approche Gouvernance	56
4.5.1	Politiques urbaines et intercommunalités à fiscalité propre	56
4.5.2	Fonction politique du périurbain	56
4.5.3	Prise en compte de la diversité des configurations et des situations locales	57

4.5.4	Eléments complémentaires à travers trois études spécifiques	57
4.5.4.1	Le périurbain à l'écart des « grandes manœuvres » territoriales (P. Estèbe)	57
4.5.4.2	Le Périurbain, terrain d'aventure politique pour les classes moyennes ? (M.-C. Jaillet et al.)	58
4.5.4.3	Periurbanisation : quelles perspectives d'organisation politique ? (Journée CNFPT à Marseille)	59
5.	Synthèse des éléments de connaissance	60
5.1	Synthèse à travers trois grandes approches	60
5.2	Précision du champ d'étude	60
6.	Axes à approfondir	62

© ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Reprographie: CETE de Lyon ☎ (+33) (0) 4 72 14 30 30 (mai 2007)
Dépôt légal: 2^e trimestre 2007
ISSN: 1263-2570
ISRN: Certu/RE -- 07-09 -- FR

Certu
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon cedex 06
☎ (+33) (0) 4 72 74 59 59
Internet <http://www.certu.fr>