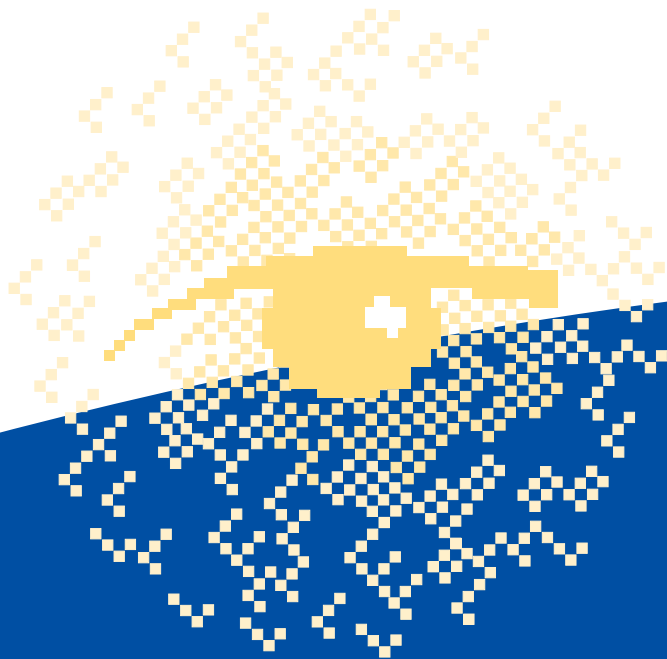


*"le périurbain,
lieu et mode de vie"*



■ Comment vivent et se déplacent les Français ?

Principaux résultats du sondage effectué par IPSOS pour "le Moniteur" en février 2000¹

Extraits de l'article de Françoise Vaysse paru dans le Moniteur du 3 mars 2000

1 - Le choix du lieu d'habitation

- **Des Français plus urbains que jamais :** Les 2/3 déclarent vivre dans une agglomération dont :
26 % dans la ville centre,
34 % dans une commune proche,
6 % dans une commune éloignée.

¹ Sondage effectué par Ipsos pour "Le Moniteur" les 4 et 5 février 2000 auprès de 944 personnes constituant un échantillon national représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus. Etude réalisée par téléphone, selon la méthode des quotas.

• Les critères du choix du lieu d'habitation

Parmi les éléments suivants, quels sont ceux qui ont le plus compté dans le choix de votre habitation ?

	Ensemble %	Agglomération				Agglomération parisienne %
		Rural %	Moins de 20.000 habitants %	de 20.000 à 100.000 habitants %	Plus de 100.000 habitants %	
• La qualité de l'environnement et du cadre de vie	35	50	34	30	25	30
• La proximité de votre lieu de travail	33	29	34	39	33	39
• La proximité des membres de votre famille	21	24	18	21	23	18
• La proximité des écoles, collèges lycées ou universités	18	9	21	23	22	22
• La proximité des commerces ou des équipements culturels	14	6	16	21	17	15
• Vous recherchez un certain type de logement (immeuble ancien, pavillon, résidence, maison isolée...)	11	12	7	12	10	13
• La proximité des transports en commun	11	4	5	14	12	25
• Les raisons financières	10	6	11	7	14	13
• des raisons de santé	3	2	5	4	3	-
• Ne se prononce pas	7	6	10	5	6	11
(1) : total supérieur à 100, plusieurs réponses possibles	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)

"Autre idée reçue battue en brèche : celle qui veut que les gens vivent en lointaine périphérie faute de moyens suffisants pour être près des villes. Vérification faite, les contraintes financières ne sont invoquées que par 10 % des Français (plusieurs réponses possibles) et n'arrivent qu'en huitième position parmi les éléments ayant le plus compté dans le choix de leur lieu d'habitation.

En réalité, c'est la **qualité de l'environnement et du cadre de vie** qui a prioritairement dicté ce choix (35 %). Avant même la **proximité du travail** (33 %). Et si, en région parisienne ou dans les villes de plus de 20 000 habitants, c'est le facteur travail qui prime, le critère "qualité" défend vaillamment sa deuxième place.

Exit aussi le modèle dominant de "la famille éclatée" : la proximité de parents - au sens large - joue encore un rôle central dans la localisation géographique des Français. Il arrive en troisième position avec 21 % des suffrages (18 % en région parisienne). Mais qui sait que la distance médiane entre une personne et sa mère est de 25 km, que le nombre de rencontres est de l'ordre de 86 par an auxquelles il faut ajouter 85 coups de fil ? Peut-on encore qualifier de "nomade" un pays où les jeunes Franciliens qui quittent le domicile parental s'installent, dans 40 à 50 % des cas, dans la même commune que celle de leur foyer d'origine et, dans 66 à 72 % des cas, dans le même département?"

² Selon C. Bonvalet et C. Mongeney, cités par Jean-Pierre Orfeuill dans "Villes du XXIème siècle" synthèse d'un colloque à La Rochelle en octobre 1998 éditée dans les collections du Certu.

• Choix ou contraintes ?

En pensant à différentes contraintes (comme par exemple vos moyens financiers ou vos impératifs professionnels), diriez-vous que vous avez choisi l'endroit (le quartier ou la ville) ou vous habitez ?

	Ensemble %	Agglomération				Agglomération parisienne %
		Rural %	Moins de 20.000 habitants %	de 20.000 à 100.000 habitants %	Plus de 100.000 habitants %	
• Oui, tout à fait	49	54	45	44	52	43
• Oui, plutôt	26	24	28	36	24	25
• SOUS/TOTAL oui	75	78	73	80	76	68
• Non, plutôt pas	7	7	9	3	6	7
• Non, pas du tout	15	14	16	16	16	18
• SOUS/TOTAL non	22	21	25	19	22	25
• Ne se prononce pas	3	1	2	1	2	7
TOTAL	100	100	100	100	100	100

2 - Les déplacements

• Le lieu de travail

Où travaillez-vous ? (question posée aux personnes exerçant une activité professionnelle, soit 53% de l'échantillon.

	Ensemble %	Habitat			
		Ville principale %	Près de la ville principale %	Loin de la ville principale %	Village, campagne %
• Dans la principale commune de l'agglomération la plus proche de chez vous	48	61	48	36	37
• A la périphérie de l'agglomération la plus proche de chez vous	22	21	25	33	16
• Dans une autre agglomération	16	12	20	18	15
• A la campagne	9	4	2	4	24
• A votre domicile	4	2	3	5	5
• Ne se prononce pas	1	-	2	4	3
TOTAL	100	100	100	100	100

“Tout montre que les Français restent acteurs de leur vie. Au vu des contraintes pesant sur eux, trois sur quatre affirment avoir “choisi” leur lieu de vie (ville ou quartier) contre 22 % pensant le contraire (dont 15 % fortement). Un score qui frôle même les 78 % chez les plus de 35 ans, grimpe à 81 % chez les cadres supérieurs, mais dépasse aussi les 80 % chez les employés. Ce qui semble un peu paradoxal puisque le taux de “non-choix” est inversement proportionnels aux revenus. Comme il monte, d'ailleurs, en région parisienne (près de 25 %)”.

“Un Français sur deux travaille encore en centre-ville. Les autres n'effectuent plus un trajet radial soit parce qu'ils restent à la périphérie d'une agglomération (22 %), soit parce qu'ils se rendent dans une autre agglomération (16 %)”.

• **Le mode de transport**

Quels modes de transport, parmi les suivants, utilisez-vous quotidiennement ou presque ?

	Ensemble %	Habitat			
		Ville principale %	Près de la ville principale %	Loin de la ville principale %	Village, campagne %
• La voiture	78	65	76	77	90
• Les transports en commun (métro, TER, bus, car, tramway...)	18	24	25	17	8
• Un deux roues	7	7	8	4	6
• Un train grandes lignes	2	2	3	2	2
• Aucun de ceux-là	5	8	4	9	3
(1) : total supérieur à 100, plusieurs réponses possibles	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)

“En voiture, dans des proportions écrasantes (78 %). Ce réflexe “quatre roues” est plus fort selon que l’on vit en Province (82 %) ou en Ile-de-France puisque près d’un Francilien sur deux (41,8 %) utilise les transports en commun (contre 13,4 % dans le reste du pays). Encore une idée mise à mal : l’étalement urbain entraînerait un allongement des temps de transport domicile-travail. Seuls les spécialistes savent qu’ils n’augmentent pas, alors que les distances parcourues s’accroissent (voir encadré).”

• **Les temps de trajet**

Temps de trajet moyen en minutes

	Ensemble %	Habitat			
		Ville principale %	Près de la ville principale %	Loin de la ville principale %	Village, campagne %
• Domicile/travail	20	18	20	31	17
• Domicile/centre ville le plus proche	19	9	12	14	11
• Domicile/zone commerciale (comprenant les grandes surfaces)	14	11	11	17	11

“Le sondage montre que les Français ne mettent que 20 minutes en moyenne pour se rendre à leur travail. Six sur dix y consacrent même moins d’un quart d’heure ! Et l’on retrouve cette proportion aussi bien dans la ville centre que dans les villages. Mais, bien évidemment, la donne est différente entre Paris et la Province : chaque trajet domicile-travail occupe 29,5 minutes en moyenne en Ile-de-France contre 16,6 minutes pour le reste de la France. La France vit à l’heure de l’urbanité : tous habitats confondus, ses habitants sont à moins d’un quart d’heure du centre-ville (13 minutes) ou de l’hypermarché (14 minutes) le plus proche”.

Principales évolutions de la mobilité locale en France entre 1982 et 1994		
	1982	1994
Déplacements/jour/personne	3,3	3,2
Distance/jour/personne (km)	17,2	23,4
Durée de déplacement/jour/ personne (mn)	55,0	55,0
Modes de déplacements (tous motifs) (%)		
Voiture	48,7	63,3
Transport Public	8,5	9,1
Marche	33,8	23,2
Deux-roues	8,7	4,2
Autres	0,3	0,2
Distribution spatiale (%)		
De/vers le centre	38,3	34,6
De rocade	35,4	33,3
Entre bassins	26,3	32,1
Distance domicile-travail (km)	9,0	14,2

(Source : enquêtes transports 1982 et 1994)

Transports : un distinguo subtil

Les distances domicile-travail augmentent fortement, alors que la durée des déplacements quotidiens ne bouge pas, et les trajets entre bassins se développent au détriment de la circulation radiale.

Une analyse plus fine par taille de bassin, faite par Jean-Pierre Orfeuil (Institut d’Urbanisme de Paris), montre que le budget temps de transport par personne passe de 45 minutes dans les plus petits bassins, où la mobilité interurbaine rapide domine, à 71 minutes en Ile-de-France. Il attribue cette croissance, d’une part, au poids de la mobilité interurbaine rapide dans les petits bassins et, d’autre part, à la fraction croissante de la mobilité assurée par des modes de transports plus lents -marche et transports publics- dans les grandes villes.

Les enquêtes transport³ montrent encore que pour les déplacements vers le travail, “les 5,9 % d’actifs les plus éloignés produisent 23,3 % du trafic automobile (...) Et que la moitié des actifs automobilistes la moins distante ne produit que le cinquième du trafic”.

3 Documents préparatoires à des journées d’étude du Puca sur le thème “Mobilités et territoires”

3 - Les pratiques commerciales

• Centre-ville ou grands centres commerciaux ?

De manière générale, choisissez-vous les magasins de centre ville ou les grands centres commerciaux pour...

• Vos sorties (restaurants, cinémas...) :

	Ensemble %	Habitat			
		Ville principale %	Près de la ville principale %	Loin de la ville principale %	Village, campagne %
- Les grands magasins de centre-ville	68	77	70	63	62
- Les grands centres commerciaux	18	14	19	19	20
Ne se prononce pas	14	9	11	18	18
Total	100	100	100	100	100

• Vos achats de vêtements :

- Les grands magasins de centre-ville	56	63	52	52	54
- Les grands centres commerciaux	38	33	43	39	37
Ne se prononce pas	6	4	5	9	9
Total	100	100	100	100	100

• Vos achats pour équiper votre logement (électroménager, HI-FI, meubles) :

- Les grands magasins de centre-ville	24	23	18	29	30
- Les grands centres commerciaux	71	73	77	68	65
Ne se prononce pas	5	4	5	3	5
Total	100	100	100	100	100

• Vos achats domestiques (alimentation, entretien, ...) :

- Les grands magasins de centre-ville	20	22	19	23	18
- Les grands centres commerciaux	77	75	78	72	80
Ne se prononce pas	3	3	3	5	2
Total	100	100	100	100	100

“-Le centre-ville que l’on disait mort est en train de connaître une nouvelle jeunesse- constate François Bellanger, consultant, expert de la mobilité, en établissant un “distinguo entre centre-ville et ville centre”. De fait, les commercialisateurs⁴ sont unanimes à souligner l’intérêt porté par les marques franchisées aux petites villes. Les Français, pour leur part, déclarent aller majoritairement (68 %) dans les magasins de “centre-ville” pour leur consommation culturelle et leurs achats de vêtements (56 %). Même ceux qui habitent à la campagne.

En revanche, le poids de la grande distribution est écrasant dans des secteurs du gros et du petit équipement de la maison”.

⁴ Bourdais, Auguste-Thouard, Jones Lang Wootton, ...

• Cyber-commerce

29 % des personnes interrogées ont accès à l'Internet à leur domicile ou sur leur lieu de travail

Utilisez-vous l'Internet pour...

(base : aux personnes connectées à l'internet - soit 29% de l'échantillon)

	oui	non	total
• Vos loisirs	42	58	100
• Vos achats pour équiper votre logement (électroménager, hi-fi, meubles)	3	97	100
• Vos achats domestiques (alimentation, entretien, ...)	2	98	100
• Vos achats de vêtements	2	98	100

“Le sondage montre que les intentions d'utilisation pour les loisirs (43%), les gros (18%) et petits (15%) équipements de la maison ou les achats de vêtement (11%) sont faibles... ce qui va à l'encontre des vertus généralement prêtées à la Toile. Pourtant, la question est lourde de conséquences pour le triangle ville-mobilité-temporalité, au centre de toutes les interrogations urbaines... “Le cyber-commerce va permettre au consommateur de se soustraire aux contraintes de temps (horaires d'ouverture) et de lieu propres au commerce traditionnel”, note François Bellanger, “avant de prévoir une multiplication des canaux de distribution s'adaptant au temps des consommateurs pressés”.

Pour en savoir plus :
<http://www.lemoniteurbtp.com>

■ Pratiques et modes de vie en périurbain Le point de vue des habitants

Lucie Tortel
Chargée d'étude - Psychologue
CERTU

Centre secondaire, centralité secondaire, pôles secondaires, centralités périphériques, nouvelles centralités, périphéries, banlieues, périurbain, villes émergentes, territoires éclaté... autant de termes pour désigner tout ce qui se situe au delà du centre-ville et qui est source de nombreuses observations ces dernières décennies.

Un fait est sûr, le terme "périurbain" est un concept flou, où chacun met ses propres représentations et sa propre définition. Ainsi plonger dans la découverte du périurbain, c'est aborder un monde où se côtoie la diversité, une certaine complexité, paradoxe et complémentarité.

Insistons sur ce terme "complémentarité", parler du périurbain, ce n'est pas se lancer dans la polémique : pour le centre-ville, contre le périurbain ou inversement. Nous allons voir que dans les pratiques, chacun a sa place : le centre-ville, le local, l'agglomération.

La notion de périurbain est à la mode : on en a jamais autant parlé dans les milieux autorisés, surtout depuis que le Séminaire Ville Emergente du PUCA¹ en a fait sa "une". Même s'il a eu quelques détracteurs, il a eu le mérite d'en montrer une image innovante et de réhabiliter un visage honorable du périurbain. Il suffit pour en savoir plus de se reporter aux écrits d'Yves Chalas². Même si je ne les partage pas tous complètement, j'adhère volontiers à ce discours.

Mon rôle de Psychologue au CERTU m'amène à m'intéresser essentiellement aux comportements, aux pratiques et aux modes de vies des habitants et je vous propose que nous traitions ensemble la question :

"Mais qui sont ces habitants du périurbain, et quelles pratiques en ont-ils ?"

Je vous propose d'illustrer mon propos en abordant :

- leurs pratiques des territoires et les modes d'habiter en périurbain,
- en abordant une pratique particulière, celle des centres commerciaux de périphérie,

La particularité de cette approche : nous nous appuyons sur des paroles d'habitants que nous avons été interviewer³, dans la périphérie nantaise, à St Herblain, et dans deux communes du pays d'Aix en Provence, Cabriès et Bouc Bel Air.

On a souvent décrit le périurbain comme un territoire de pratiques non organisées, au sein de communes dortoirs, où l'habitant se replie dans sa maison individuelle, sans sentiment d'appartenance locale, en restant étranger à la vie communale, en faisant l'économie des déplacements vers le centre-ville au profit de centralités périphériques (comme les centres commerciaux de périphérie par exemple).

L'étude que nous avons réalisée dans deux communes situées entre Aix en Provence et Marseille, nous a montré au travers des paroles des habitants, qu'il n'en est rien :

que les territoires du périurbain sont des territoires de vie sociale,
que chacun va trouver sa place au sein de ces territoires que ce soit le local ou l'agglomération,
et qu'il existe une réelle diversité et complémentarité des pratiques.

En effet, il apparaît que :

- l'appartenance locale perdue,
- que l'agglomération est le lieu de pratiques quotidiennes ou plus exceptionnelles ,

- et chacun va pratiquer le territoire qui lui convient, selon ses motivations personnelles,
- en utilisant un "zapping territorial" lié à une mobilité à la carte, avec une réserve cependant, qui est l'usage de la voiture !

1 - Le sentiment d'appartenance local

Il s'agit de l'attachement au territoire. Mais à quel territoire ? C'est ce qu'il nous intéressait de repérer. La notion d'appartenance est importante car elle sous-entend une notion de partage de lien social, de construction de culture commune, de lien fédérateur entre les habitants, de mémoire collective. Autant de critères importants à faire émerger, témoins de la **constitution d'un lien social** dans des territoires qui paraissaient en manquer.

Ce qui apparaît nettement : le sentiment d'appartenance existe sur ces communes du périurbain, il est LOCAL, et fait référence à la commune d'habitation. Il se caractérise par plusieurs critères :

- Il est subjectif et dépend de l'histoire de vie des enquêtés,
- La commune d'habitation demeure un lieu d'appartenance significatif pour la quasi totalité des personnes interviewées. Le local semble bien constituer la trame de l'agglomération et même pour ceux qui ne fréquentent pas beaucoup le village de résidence, le fait de pouvoir s'y référer marque très nettement leur appartenance.
- L'agglomération, par contre, n'est jamais citée en terme d'appartenance,
- S'il va de soi pour les natifs de la commune ou les

résidents de longue date, pour les habitants récents (de moins de 10 ans), le sentiment d'appartenance est à construire, il faut lui consacrer du temps et un investissement particulier,

- Il se construit selon l'implication dans la vie locale, par la vie professionnelle, par les milieux associatifs, par le biais des enfants, de l'école, de la fête...

Ce qui est mis en avant ici, c'est un mode d'habiter local, actif, qui permet de faire naître des relations sociales, de développer des réseaux. On voit bien aussi que cet espace du périurbain, que l'on qualifie souvent d'ouvert, sans limites, n'est pas incompatible avec une notion d'appartenance et d'attachement.

2 - l'identification des lieux pratiqués

Si l'agglomération n'est pas significative comme espace d'appartenance, elle l'est en revanche quand il s'agit des pratiques et des modes de vies.

En effet, c'est bien à l'échelle de l'agglomération, et même au-delà que les habitants de Bouc Bel Air comme de Cabriès font leurs courses, qu'ils pratiquent leurs activités culturelles, sportives, et inscrivent leurs liens familiaux et amicaux. L'étude met en avant en priorité plusieurs points :

• l'utilisation d'un territoire au choix : le zapping territorial !

Les territoires de pratiques sont variés, chacun y ayant ses habitudes, chacun y trouvant ses références propres. D'une manière générale, les déplacements dépendent essentiellement du motif de déplacement et de l'accessibilité, plus que de la proximité... Et cela n'est

rendu possible que grâce (à cause) de la voiture et comme le dit une habitante :

"ici, si on n'a pas de voiture, on ne peut rien faire"

Et quand on en a une (ou deux), bien souvent le choix des lieux fréquentés est conditionné par la possibilité ou non de se garer - attrait pour les grandes zones commerciales périphériques, limitation des sorties culturelles en centre-ville, aussi bien à Marseille qu'à Aix.

• les stratégies de pérégrinations pour rentabiliser les déplacements

Les déplacements sont souvent effectués en boucle : on va de l'école faire ses courses ou du travail aux courses en rentrant à la maison. On se débrouille pour faire les courses quand on va voir ses parents à Marseille et en allant au marché du Prado,...

Il faut noter **l'existence de stratégies** mises en place pour s'affranchir des distances et du temps. Et c'est le développement des techniques qui permet cela : ainsi, on remplit le congélateur et on ne fait les courses qu'une seule fois par semaine.

On découvre **une certaine planification des déplacements** avec la mise en place d'une organisation très spécifique de **rentabilisation** du temps dans l'utilisation de l'espace.

Se déplacer au mieux et au plus vite, **de façon planifiée** autant de stratégies mises en place pour remédier au mieux les contraintes des déplacements qu'engendrent la vie dans le périurbain. D'ailleurs dans les entretiens, l'aspect "contraintes" est très peu apparu. Seulement à l'occasion de l'accompagnement des enfants à l'école. Cela concerne essentiellement les femmes qui se qualifient d'ailleurs de **"maman-taxi"**.

- **ce qui se dessine nettement c'est la dissociation entre pratiques communales et pratiques au sein de l'agglomération ainsi qu'une grande diversité des pratiques.**

La **commune** (pour les nouveaux comme pour les anciens habitants représente le territoire du **quotidien** (petits achats, médecine courante, poste...) mais aussi **pour toutes les pratiques associatives.**

La pratique communale n'est cependant pas exclusive et la diversité existe. C'est ainsi qu'il faut noter l'impact des multiplex de cinéma à Plan de Campagne mais aussi l'attrait du centre-ville d'Aix ou l'attrait pour le théâtre et l'opéra à Marseille.

Les comportements de loisirs sont extrêmement diversifiés et la carte dessinée dépasse largement le cadre de l'agglomération, et même celle de l'hexagone.

- **l'agglomération représente le territoire de l'occasionnel et d'une nouvelle forme de consommation :**

gros achats, santé spécialisée, loisirs, cultures, rencontres familiales et amicales, ainsi que la gestion de la consommation habituelle.

C'est ainsi que les pratiques dans l'agglomération mettent aussi en avant **la fréquentation des centres commerciaux de périphérie** : l'étude ne fait que confirmer ce que tout le monde sait. La plupart des achats alimentaires se font dans les grandes surfaces. La fréquentation des grandes surfaces est très variée et dépend beaucoup des stratégies individuelles dont on a parlé plus haut.

Les personnes interrogées déclarent aller occasionnellement dans les petits commerces des deux communes. Mais dans

les discours, il y a souvent un effort à faire pour aller au village :

soit par souci de convivialité

"au village, les gens sont adorables, ça coûte plus cher, mais ce sont des amis,"

soit par souci de citoyenneté

"pour aider les commerçants du village, sinon le village va crever,"

soit pour créer une animation, un lieu de vie, pour confirmer l'existence du village.

3 la fréquentation des grandes surfaces de périphérie

Il faut en reparler, car parmi tous les phénomènes du périurbain, les pôles commerciaux de périphérie, de plus en plus nombreux, de plus en plus fréquentés, apparaissent comme des lieux particuliers où émergent des pratiques nouvelles, des modes de vies spécifiques. Que l'on soit pour ou contre, qu'on pratique ou non, ces lieux interpellent car ils ouvrent le débat sur les nouveaux lieux de centralité.

Les pratiques des centre-villes ont évolué, d'autres apparaissent en périphérie, qui semblent être très complémentaires, où l'on retrouve des pratiques de consommation et une recherche de lien social.

L'étude que nous avons réalisée sur des pôles commerciaux de St Herblain, dans l'agglomération nantaise, montre que quel que soit le site considéré, les zones commerciales ne sont plus du tout réservées à la seule pratique commerciale et que se dégage partout un multi-usage du site, qui renvoie aux pratiques des centre-villes :

- **en premier lieu la pratique commerciale se double d'une balade** : Le développement des galeries marchandes semble avoir généré **des pratiques de balade** ou de **flânerie** jusque là réservées au seul centre-ville. De même pour l'implantation de magasins dits spécialisés (les jardineries, le bricolage, les magasins de sport...). On voit apparaître aussi **des pratiques de loisirs, de détente**, de rendez-vous à l'intérieur de ces lieux de périphérie, soit des pratiques très similaires à celles du centre-ville, dans un espace réduit, clos et couvert, accessible, où l'on peut stationner facilement.
- Ensuite **une pratique sociale** : la venue sur le site correspond à un besoin de lien, de sociabilité. Cela concerne essentiellement les personnes qui habitent à proximité et qui sont en général isolées socialement. La pratique du site commercial est pour elles l'occasion de rompre la solitude et de faire "comme si...".
- Enfin sur certains sites, **une pratique culturelle** : C'est très vrai à St Herblain par la présence sur un site de l'Onyx (centre culturel important sur l'agglomération). Onyx contribue à accroître l'activité du site, et cela est de plus en plus vrai avec les implantations de nombreux multiplex de cinéma sur ces zones périphériques.

L'étude sur Aix a montré la zone de Plan de Campagne comme une zone incontournable en termes de pratiques : certains y vont par plaisir, d'autres par obligation, mais tout le monde y va. On retrouve ce paradoxe au niveau des rapports marchands : certains y voient la perte du rapport traditionnel, d'autres y voient l'idée d'un nouveau rapport qui s'institue en recréant une certaine vie, de quartier, de village, réadaptée. On est mobile, on se déplace, mais on calque des habitudes de village en s'appropriant un nouvel espace. Dans un cas, Plan de Campagne est vécu comme un espace de mobilité

contrainte, dans l'autre comme un espace de mobilité choisie, conquise, allant même jusqu'à qualifier Plan de Campagne de "lieu de promenade dominicale des Marseillais".

4 la fréquentation des centres-villes

Cela veut-il dire pour autant que cela va accroître le déclin des centres-villes ? Rien n'est moins sûr. Ces nouveaux centres ont des atouts importants certes, mais lorsque nous avons demandé aux habitants ce qu'était pour eux un centre, **le centre-ville reste la principale référence**. Il reste une référence, un lieu de vie par excellence même si il y a eu une redistribution des rôles. Le centre-ville a stagné, tend à perdre son côté luxueux, s'est spécialisé dans les commerces d'équipement de la personne, les loisirs, la culture, les services, la restauration.

Par exemple, l'attraction des pôles-centres d'Aix et de Marseille sont indéniables, tant ils offrent une diversité de possibilités, si l'on est motorisé. Il est possible ainsi d'accéder à un très grand nombre de services, de lieux de consommations, culturels, ou de loisirs même si en ce qui concerne ces deux pôles, les pratiques divergent en fonction du lien subjectif que chacun entretient avec les lieux. Certains ne vont jamais à Aix, d'autres jamais à Marseille, ceux qui se rendent dans les deux ont toujours une pratique plus assidue de l'une sur l'autre.

Je vous parlais de diversité, de complémentarité, de paradoxe : tout y est : **il existe ainsi aujourd'hui une réelle complémentarité dans les pratiques : le centre-ville étant réservé plutôt à l'exceptionnel, la commune d'appartenance au quotidien de**

proximité et aux pratiques associatives et la périphérie aux pratiques de consommation - loisirs. Mais en terme de perception, et les enquêtes le montrent, le centre-ville est encore et toujours considéré comme le centre principal. C'est un espace à signification symbolique prédominante, dépôt d'une mémoire historique et collective qui garde la trace du passé et que ne peuvent détenir les centralités périphériques.

Pour celles-ci, on se rapproche, semble t-il, de ce que certains appellent la ville de l'éphémère où tout est réuni pour que se développe des valeurs d'une société, de notre société de consommation, de l'immédiateté et du mouvement qui correspond aux attentes des individus : "je veux consommer tout, tout de suite et tout le temps" Et par rapport à ça les zones commerciales périphériques ont pour cela des atouts de choc car elles permettent de trouver au même endroit, dans un espace délimité, tout, tout de suite et tout le temps.

Conclusion :

Que nous ont livré ces habitants du périurbain ? Des modes de vies et des habitudes somme toute assez conventionnels pour qualifier leur sentiment d'appartenance à leur commune, leur désir de créer du lien social au travers des divers activités associatives, leurs pratiques d'une agglomération au choix selon une mobilité qui est souvent plus choisie que contrainte sans pour cela abandonner le centre-ville vers qui ils reviennent pour l'occasionnel et l'exceptionnel mais qui garde dans leur cœur une place prépondérante. Bref, il y a de la place pour chacun, et chacun choisit sa place.

Ce qui est sûr, c'est que nos interviewés nous ont exprimé leur recherche de points de références et d'ancrage dans cette société du mouvement et de l'incertitude.

1 - PUCA : Plan Urbanisme Construction Aménagement du ministère de l'Équipement

2 - "La Ville Emergente", G. Dubois Taine et Y. Chalas, Ed. de l'AUBE, 1997

3 - se reporter au document édité par le CERTU "modes de vie en périphérie", 1999, collection "rapport d'étude"

CERTU
9 rue Juliette Récamier
69006 LYON
tél. 04 72 74 58 00
fax 04 72 74 59 00
www.certu.fr

■ De la maison des champs au pavillon de banlieue : l'aspiration à une vie associant ville et campagne

Jean-françois Grange-Chavanis
Architecte DPLG
Architecte en chef des Monuments
Historiques



La Guerrière à Couzon au Mont d'Or au XVIII^e siècle

Le phénomène des territoires périurbains a pris depuis quelques décennies une ampleur jusque là inconnue, mais un regard sur l'histoire des environs des grandes villes montre que ce fait de société est ancien.

Sans vouloir remonter jusqu'à l'antiquité, époque où les villas de plaisance abondent déjà aux environs de Rome, l'exemple de Lyon montre que depuis la fin du Moyen-Age, les habitants de la ville ont voulu, par vagues successives, échapper à l'agitation et à la pollution du centre, à la chaleur étouffante de l'été, pour bâtir des maisons des champs dont le mode de vie est proche de celui des rurbains d'aujourd'hui.

Ces maisons situées près de la ville permettaient l'installation de la famille pour l'été à la campagne en assurant la possibilité d'allées et venues quotidiennes indispensables à la bonne marche des affaires.

Entourées de terrains de faible étendue, elles assuraient la subsistance de leurs occupants et de quelques employés qui entretenaient potagers, vergers, vignes et petit bétail.

Au fur et à mesure des périodes d'expansion de la ville, qui est de plus en plus à l'étroit dans ses limites anciennes, les maisons des champs se retrouvent de plus en plus loin et suivent ou entraînent le développement des villages avoisinants.

Ce sont bien sûr les sites les plus agréables qui sont choisis pour la qualité de l'air, la fraîcheur, la vue, ce qui élimine, à de rares exceptions près, les plaines de l'Est, inondables et souvent insalubres et les plateaux assez incultes de l'Ouest et du Nord.



Galerie de la Cadière à Oullins

C'est ainsi que dès la fin du XV^e siècle, les coteaux de Fourvière, de la Croix-Rousse, de Ste-Foy sont colonisés, puis le Val de Saône sur les 2 rives jusqu'à Neuville, les Monts d'Or, Dardilly, Ecully, Chaponost, la rive droite du Rhône jusqu'à Grigny et dans une moindre mesure la rive gauche du fleuve de Feyzin à Ternay.

La basse vallée d'Azergues et le Beaujolais, déjà plus éloignés, sont bien sûr couverts de maisons de campagne, mais des villes comme l'Arbresle et surtout Villefranche sont en elles-mêmes des centres autonomes par rapport à Lyon et l'on ne peut plus parler pour ces régions de mode de vie périurbain.

A Lyon, le développement de ce principe de double habitation a été indéniablement favorisé par les nombreux Italiens, surtout Toscans, implantés dès la fin du XV^e siècle dans la ville où ils retrouvaient, avec les

facilités du commerce, un climat, une ambiance, un environnement, un paysage et une structure sociale très proches en particulier de Florence : faible importance de l'aristocratie, prééminence des marchands, équilibre des coteaux et des plaines, parcellaire morcelé.

Les Lyonnais, même quand l'italianisme n'était plus qu'un lointain souvenir, ont toujours continué à pratiquer à la campagne un art de vivre à la fois simple et raffiné qui penche selon l'état de fortune vers la ferme ou vers le château mais conserve encore aujourd'hui un côté pratique.

Suivant avec simplicité l'évolution des modes architecturaux, les maisons des champs passent du style gothique tardif à la renaissance classique, puis à l'âge baroque, au classicisme teinté de rococo, enfin à l'éclectisme du XIX^e siècle ou au fonctionnalisme des années 30.

De grands architectes ne dédaignent pas d'y attacher leur nom, Soufflot à la Rivette, Gaspard André à la Pérolrière, Tony Garnier à St. Rambert, mais la règle générale est l'anonymat, au moins pour l'architecture.

Si l'extérieur est souvent sobre, quelquefois à la limite de l'architecture vernaculaire, les décors intérieurs sont très soignés et font un large appel aux peintures murales.

Les jardins utilisent avec ingéniosité les nombreuses dénivellations et la richesse en eau des environs de Lyon et permettent de profiter des charmes d'un paysage souvent loué par les chroniqueurs.

La plupart de ces maisons des champs ont été bien malmenées par les siècles, les plus proches de la ville se trouvent aujourd'hui engluées dans une banlieue banale, prises entre des usines et des lotissements.

Pour les plus anciennes, un portail à bossages, un mur tortueux, une fenêtre à meneaux, une galerie de pierre ou de bois, une fontaine moussue, une terrasse envahie d'herbes folles, une tourelle pointue, une grille de fer forgé en gardent aujourd'hui le souvenir ténu mais vivace.

Les plus récentes sont tout à fait intégrées sans changement au mode de vie périurbain.

Habitées autrefois seulement à la belle saison, elles sont depuis la fin du siècle dernier occupées en général toute l'année et servent aujourd'hui de résidence principale.



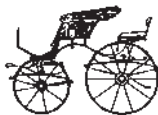
La Villa du Faisant à Gorge de Loup

■ Stratégie de localisation résidentielle des ménages et mobilité domicile-travail

Stratégie des ménages et migrations alternantes

Odile Andan
Bernard Scheou
Pascal Pochet
Jean-Louis Routhier

Juillet 1999



Laboratoire d'Economie des Transports

Ces dernières décennies sont fortement marquées en France, par le mouvement, désormais bien identifié, de la périurbanisation. Cette expansion urbaine s'accompagne d'une reconfiguration des localisations des diverses fonctions urbaines, entraînant une modification de la géographie des déplacements qui leur sont liés. Largement confortée par le spectaculaire développement de la motorisation, elle pose par là même des problèmes de maîtrise de la circulation sur ces zones urbanisées, dans la mesure où elle génère une plus grande mobilité assurée en bonne part par la voiture. Cette situation n'est pas sans danger compte tenu du fait que l'accroissement de la mobilité, en particulier la mobilité motorisée est fortement corrélé avec le niveau de revenus, toute reprise de la croissance économique risquant alors d'accroître la demande de déplacements.

Pour prévenir un certain nombre de ces dysfonctionnements de long terme, il importe de mieux cerner les facteurs qui sont à l'œuvre dans l'étalement urbain afin d'être en mesure de trouver les moyens d'action les plus appropriés pour réguler cette mobilité. Cette réflexion se focalise sur un des aspects de l'interface entre mobilité et aménagement urbain, celui des interactions entre les stratégies de localisation résidentielle des ménages et les migrations alternantes. La mobilité liée au travail a été privilégiée comme objet d'étude dans la mesure où, étant très concentrée dans le temps, elle est en grande partie responsable des phénomènes de saturation des infrastructures les jours ouvrables. Même si l'importance relative du travail dans la mobilité quotidienne tend à se réduire au niveau individuel, force est de constater qu'il génère au niveau collectif davantage de flux et de kilomètres parcourus aujourd'hui qu'hier. Par ailleurs, par le biais des

localisations respectives de l'emploi et de la résidence, ce type de migrations structure encore fortement l'ensemble de la mobilité. C'est de plus un indicateur facile à mesurer à partir des données de recensement.

L'objectif ici est de vérifier l'hypothèse selon laquelle l'évolution des migrations alternantes serait tout autant infléchie par les stratégies résidentielles des ménages que par les mouvements de localisation de l'emploi et de l'habitat dont elles amplifieraient les effets. En effet, chez les ménages, les choix des lieux de résidence et de travail seraient désormais plus conditionnés par des critères de temps que de distance, dans la mesure où le développement des axes rapides et la banalisation de la motorisation leur rendent l'espace plus facilement franchissable. Cependant, ces choix seraient plus ou moins marqués selon les ménages par des contraintes relevant des conditions de production de l'habitat -prix du logement et politique des promoteurs, mais aussi par les conditions de vie de famille- double activité du ménage, enfants en bas âge.

1 - L'aire métropolitaine de Lyon : un cas représentatif de ce problème de mobilité

L'aire métropolitaine de Lyon a été adoptée comme terrain d'étude à double titre. Tout d'abord elle bénéficie entre les recensements de 1975 et 1990 d'un dynamisme économique et démographique qui se lit à travers des taux de croissance sensiblement supérieurs à ceux repérés au niveau national et par une extension de l'aire urbanisée. En outre, carrefour important de voies rapides de circulation, elle est aussi un endroit où s'observe une forte croissance des trafics et présente à ce titre les risques

les plus aigus de congestion routière dans une perspective de long terme (horizon 2015).

Elle correspond à une zone d'étude qui a été définie par un rayon de 45 km autour du site de la préfecture du Rhône adopté comme centre. Cette zone comporte à un ensemble de 559 communes et arrondissements caractérisé par une quasi-adéquation entre le nombre des actifs résidents et celui des emplois.

2 - Grands traits de l'évolution des migrations alternantes

L'analyse des facteurs explicatifs de l'évolution de la mobilité liée au travail est précédée par un bref bilan de cette évolution qui peut se traduire entre les recensements de 1975 et 1990 par les trois phénomènes suivants :

- le nombre de kilomètres produits par ces migrations augmente de 69,1% en quinze ans, soit 3,5% en moyenne par an. Cette augmentation est le résultat de l'effet conjoint du développement des emplois, de l'accroissement de la part des migrations extra-communales dans l'ensemble des déplacements liés au travail et de l'allongement de la distance moyenne des déplacements domicile-travail.
- l'orientation radiale des flux tend à se renforcer de 1975 à 1990, compte tenu de l'influence toujours prédominante du pôle lyonnais en termes d'emplois.
- l'évolution de cette mobilité se fait de façon hétérogène à l'intérieur de l'aire métropolitaine en fonction de la distance au centre, entraînant un déplacement du pic des flux liés aux migrations radiales depuis la couronne de 0-2,5 km vers celle de

5-7,5 km, en raison du renforcement de l'attraction des proches périphéries sur les périphéries lointaines.

3 - Un élément de contexte porteur : la dynamique économique et démographique

Cette augmentation de mobilité s'est produite dans une période encore marquée tant au niveau national qu'à celui de l'aire métropolitaine de Lyon, par un certain dynamisme économique et démographique dont il convient de rappeler les grands traits.

- La croissance urbaine se traduit par un double mouvement. Il s'agit d'une part de la concentration de la population dans les agglomérations appartenant à des régions dont la croissance n'a cessé de se renforcer, d'autre part à l'intérieur de ces agglomérations, d'un déversement de l'espace urbain au-delà des aires résidentielles concentrées.
- Le marché de l'emploi a connu depuis les années 80 des transformations structurelles importantes, qui peuvent être résumées par 3 qualificatifs : féminisation, tertiairisation et transformation des qualifications. Les gagnants de cette évolution sont les cadres, les techniciens et professions intermédiaires, ainsi que les employés, les perdants étant les autres catégories : ouvriers, artisans, commerçants et agriculteurs.
- L'élévation du niveau de vie des ménages a favorisé chez les ménages l'accès massif à la motorisation d'une part, la quête d'un nouveau mode de vie d'autre part. Ce nouveau mode de vie se matérialise par la modification du statut de la femme avec son accession de plus en plus fréquente au travail, l'accroissement de la mobilité liée aux loisirs et tout

particulièrement par le développement de la maison individuelle dans l'espace peu dense de périphéries plus ou moins lointaines. L'accès massif des ménages à la voiture a été par ailleurs l'élément permissif de cette installation en périphérie.

Parmi les multiples aspects de ce dynamisme, deux retiennent particulièrement l'attention dans la mesure où ils sont supposés avoir un impact sur la mobilité liée au travail : la croissance urbaine et l'évolution des modes de vie.

4 - Etalement urbain et migrations alternantes

La croissance urbaine a induit un certain nombre de changements dans le système de localisation de l'aire métropolitaine de Lyon. Cette redistribution spatiale des emplois et des logements n'est pas sans incidence sur les comportements des actifs des ménages dans la mesure où elle modifie plus ou moins fortement leur univers de choix en matière de localisation.

L'analyse faite successivement au niveau de la zone d'étude, à celui des unités de distance et enfin à celui des activités économiques permet de retenir les trois grands traits de cette évolution spatiale de l'aire métropolitaine de Lyon :

- modification du poids relatif des différentes unités de distances, tant en termes d'emplois que d'actifs résidents,
- modification de l'équilibre entre la fonction de pôle d'emploi et la fonction résidentielle des unités de distance qui, pour deux d'entre elles, a entraîné un basculement d'une dominante résidentielle vers celle de l'emploi,

- un changement plus ou moins important de la structure économique des unités de distance, dans la mesure où le volume et la portée des mouvements de desserrement sont différents selon les activités.

L'analyse des liens entre la croissance de la mobilité domicile - travail et les modifications de l'espace, s'est appuyée sur l'hypothèse de travail suivante *la turbulence des communes tant au plan démographique qu'à celui des activités, serait source d'une augmentation de mobilité, dans la mesure où le désajustement croissant au niveau spatial et temporel entre logique de l'emploi et celle du logement rendrait de plus en plus difficile pour l'actif confronté à un déménagement de son entreprise de réajuster à plus ou moins court terme le lieu de résidence à celui du travail.*

La vérification de cette hypothèse amène à reconsidérer ces phénomènes spatiaux à un niveau plus fin que celui des unités de distance, celui des communes, permettant de mieux rendre compte de la richesse et de l'hétérogénéité de l'espace urbanisé ainsi que de sa plus ou moins grande résistance aux perturbations apportées par la croissance urbaine. Cette vérification s'est déroulée en trois étapes :

- construction d'indicateurs de turbulence permettant de classer les communes :
 - indices d'évolution de population totale entre les recensements de 1954 à 1990,
 - taux annuels de solde migratoire et de solde naturel pour les trois périodes intercensitaires de 1968 à 1990,
 - pourcentages moyens de l'émigration et de l'immigration pour les périodes intercensitaires de 1968 à 1990,

- rapport entre le nombre d'actifs au lieu d'emploi et le nombre d'actifs au lieu de résidence (en 1975 et 1990 et son évolution),
- répartitions des actifs au lieu d'emploi et au lieu de résidence par grands types d'activités économiques en 1975 et en 1990.

- construction d'une typologie des communes selon les indicateurs de mobilité liée au travail : la distance moyenne des déplacements domicile-travail (ou portée) et l'intensité des migrations alternantes émises ou reçues.
- confrontation de cette typologie de la mobilité avec les différents indicateurs de turbulence communale pour identifier quelle relation existe entre ceux-ci et le surcroît de mobilité qu'ils génèrent.

L'hypothèse qui a guidé le travail dans cette nouvelle étape est validée, même si force est d'admettre que les liens entre turbulences communales et augmentation de la mobilité liée au travail sont difficiles à dégager. En fait, une corrélation a été mise en évidence entre cette mobilité et trois de ces indicateurs seulement - le type de croissance de la population communale, les profils économiques des actifs au lieu de résidence en 1990 et leur évolution entre 1975 et 1990. Ces trois indicateurs portent sur des changements de structure : renouvellement de la population induit par le jeu complexe de l'émigration et de l'immigration pour la première, structure de la population active au lieu de résidence et modification de cette structure entre 1975 et 1990. Il semble donc que la mobilité liée au travail soit plus élastique par rapport à des changements de structure qu'à des changements d'ordre numérique (évolution de la population ou encore de l'équilibre entre les fonctions d'habitat et d'emploi).

Par ailleurs, ces trois indicateurs concernent des populations au lieu de résidence et non des populations au lieu d'emploi. Ainsi les mouvements de l'habitat semblent avoir entraîné de plus larges transformations de structure dans les communes que ceux de l'emploi. Le décalage entre ces deux types de structures devient plus grand et a des effets plus sensibles sur la mobilité que le déséquilibre numérique entre les fonctions d'emploi et d'habitat. En effet, l'analyse de la typologie des communes en fonction des migrations alternantes montre que les parts des entrants et des sortants dans la plupart des types sont bien supérieures aux déséquilibres entre nombre d'emplois et d'actifs résidents. Et l'inertie plus grande de l'emploi au niveau spatial amène à s'interroger sur une éventuelle différence de temporalités dans les rythmes de localisation de l'emploi et de la résidence.

Tous les types de communes mis en évidence dans cette typologie contribuent à leur manière à la dynamique de la mobilité, y compris ceux qui sont restés stables au niveau de leurs emplois ou actifs résidents ou même ont connu des pertes d'emplois. Ce constat amène à souligner à quel point il serait hâtif de lier croissance de la mobilité et développement démographique. Le turn over de la population communale lié à ce contexte de croissance urbaine semble être un élément tout aussi déterminant, même s'il ne se solde pas par un apport de nouveaux venus.

Enfin, la distance au centre, même si elle n'a pas été prise en compte dans l'élaboration de la typologie de la mobilité liée au travail, apparaît comme le principe organisateur de cette mobilité, permettant d'organiser le repérage de classes à l'intérieur de la zone d'étude.

Cependant l'accessibilité est également un facteur actif qui introduit à son tour une différence importante entre les parties accidentées de l'Ouest ou le plateau de la Dombes et l'Est de Lyon dans la répartition des différents types de mobilité.

5 - Evolution des modes de vie des ménages et migrations alternantes

Un bref rappel est fait de l'évolution des modes de vie liée à la croissance des revenus et à l'amélioration du niveau de vie des ménages. Cet apport de ressources a permis le développement d'un nouvel habitat organisé autour de la maison individuelle dans un espace peu dense, donc forcément dans une périphérie plus ou moins lointaine, facilité sans doute par l'essor de la motorisation. Cette diffusion du modèle pavillonnaire et son corollaire, l'accès à la propriété de la maison individuelle a été d'autant plus rapide qu'elle a été encouragée dans la fin des années soixante dix par les politiques de financement du logement et orientée par les stratégies des promoteurs-constructeurs. Face à cette conjoncture qui a impulsé un large reflux des logements vers la périphérie, la question est de savoir comment les ménages ont réagi à ces sollicitations du marché et de ce fait ont amplifié ou non les effets des turbulences liées à la croissance urbaine, par le choix de la localisation de leur domicile et de leur travail.

Cette analyse s'attache à dégager les facteurs explicatifs de l'allongement des distances, liés aux comportements des ménages. Elle s'appuie sur l'hypothèse selon laquelle *"les comportements des ménages en termes de localisation résidentielle sont pour une bonne part à l'origine des turbulences communales. La volonté*

largement partagée d'accéder à de meilleures conditions de logement sous-tend un certain mode de vie dont les contraintes d'ordre, financier, spatial, familial ou encore de double activité dans le ménage et de bimotorisation, jouent fortement sur la génération et l'allongement des migrations extracommunales. Ces contraintes ne sont pas les mêmes pour les différents milieux sociaux, et la périurbanisation, même si elle a un caractère homogénéisateur des modes de vie, peut introduire aussi de la différenciation dans les comportements quotidiens".

La vérification de cette hypothèse amène à se situer à un autre niveau que dans l'étape précédente, celui des individus ou des ménages. La mise en évidence de ces facteurs nécessite de bien distinguer ce qui ressort des évolutions de structure de la population active (évolutions dans le poids relatif entre 1975 et 1990 des groupes sociaux sélectionnés) en faveur des catégories les plus productrices de longues distances, de ce qui provient de l'allongement spécifique des distances au sein de tel ou tel groupe d'actifs.

Une fois mis en évidence ces changements de structure de la population active, il s'agit de visualiser les effets des différents "marqueurs" socio-économiques sur les courbes de distribution des distances domicile-travail. L'analyse est faite selon deux optiques successives et complémentaires. La première optique est large et considère l'ensemble des individus actifs du périmètre d'étude en 1975 et en 1990, la seconde s'attache aux ménages, ceux où les deux travaillent et ceux à un seul actif qui rassemblent la grande majorité de la population active, de manière à intégrer l'impact des caractéristiques familiales sur les distances. Au-delà des différences qui reviennent structurellement et de façon relativement

inchangée d'un recensement à l'autre, l'objectif de ce passage en revue est de mettre en évidence les caractéristiques sociales des actifs qui expliquent le mieux les dynamiques actuelles à l'œuvre dans les migrations alternantes.

Enfin, une typologie des "individus - ménages" est construite sur la base de cette sélection de facteurs explicatifs pour rendre compte au mieux de ces différences de distribution des distances domicile-travail. Ces diverses étapes ont permis de mettre à nouveau en évidence l'influence de la distance du domicile au centre de Lyon. Cet effet mécanique s'explique par des densités d'emploi et d'habitat de plus en plus faibles, qui réduisent les possibilités d'emploi dans l'espace de résidence ou sa proximité immédiate. En particulier, la propension à effectuer de longues distances s'élève fortement lorsqu'on s'éloigne de la ville, preuve que nombre de résidents éloignés demeurent dépendants du pôle principal pour leur emploi. Pour autant, le constat de l'impact de la distance n'épuise pas le sujet, car elle est la résultante de comportements de localisation résidentielle des ménages.

La prédominance des critères de localisation résidentielle dans l'allongement des distances apparaît clairement à travers l'influence du logement, et du type de migration résidentielle sur les distances domicile-travail, en 1990 comme en 1975. Ces deux critères, présence ou non d'une migration résidentielle centrifuge et installation dans une maison individuelle traduisent, au niveau des ménages, la propension à l'étalement urbain de Lyon entre ces deux recensements : tendance statistique à l'éloignement de leurs lieux d'emplois par rapport à ceux de leur résidence dans la mesure où l'emploi s'étale différemment et moins

vite que l'habitat, moins grande facilité d'adaptation aux changements dès lors qu'ils ont investi financièrement et affectivement dans l'accession à la propriété d'une maison individuelle dans les périphéries.

Dans l'explication des tendances récentes, les caractéristiques sociales des individus et des ménages paraissent ainsi être reléguées au second plan, à l'exception toutefois de la (ou des) professions, qui accentuent la différenciation entre non-salariés et salariés tout d'abord et entre les catégories de salariés, d'autre part.

L'examen des distributions des distances domicile travail selon le sexe et le nombre d'actifs du ménage, en fonction du statut (salariés et non - salariés) d'une part, et en fonction du niveau de salaire d'autre part, révèle une évolution différenciée des écarts entre situations d'un recensement à l'autre :

- les non-salarié(e)s travaillent encore très souvent dans leur commune. On retrouve la hiérarchisation des distances domicile-travail déjà entrevue plus haut : par ordre croissant, non-salariés (artisans, commerçants, patrons), puis salariés aux bas revenus et salariés aux hauts revenus.
- les ménages à deux actifs sont, bien plus que les ménages à un seul actif, fortement impliqués dans les dynamiques de développement de l'habitat individuel et d'étalement résidentiel, de la bimotorisation. Toutes ces évolutions produisent des distances de plus en plus longues.

- il semble que, parmi les couples à deux actifs salariés, la profession et le revenu qui en découle s'affirment comme plus déterminants en 1990 qu'en 1975, et expliquent une bonne partie des écarts que l'on pourrait de prime abord attribuer au sexe. L'effet du sexe apparaît moins déterminant en 1990 qu'en 1975. Qu'ils appartiennent à un ménage à un ou à deux actifs, les non-salariés apparaissent toujours en 1990 comme les plus stables des actifs, même si leurs distances tendent à s'accroître elles aussi.

Compte tenu de ces résultats, les évolutions de structure professionnelle de la population active sont un élément supplémentaire d'allongement des distances. En effet, à l'exception des employés, les catégories qui gagnent en importance dans la population active sont celles qui, traditionnellement, résident le plus loin de leur lieu de travail, comme les professions intermédiaires et les cadres. De plus, parmi les catégories en croissance numérique, nombre d'entre elles sont très dynamiques et ont vu leurs distances domicile/travail croître fortement au cours de ces quinze années.

Cette revue des divers facteurs traités isolément ou croisés avec d'autres a amené à dégager l'action déterminante de trois d'entre eux : le type de migration résidentielle, le type de logement et la profession. La typologie des "individus-ménages" construite sur la base de ces trois facteurs conforte ces observations, tout en mettant en évidence la prédominance des variables de localisation sur les critères socio-économiques (le revenu du ménage, la bi-activité) ou socio-démographique (sexe, présence d'enfants). Le fait d'habiter dans une maison, tout comme le fait d'avoir réalisé une migration centrifuge impliquent un éloignement du centre et par

conséquent un éloignement moyen aux lieux d'emplois, qui paraissent gommer les autres caractéristiques des actifs et de leur ménage. Ainsi, chez les ménages à deux actifs, le cumul de ces deux facteurs entraîne des distances extra-communales doubles de celles des personnes habitant en immeuble depuis avant 1982, et des proportions d'actifs stables de 15 à 30% moindres. Les différences sont légèrement moins nettes dans le cas des ménages à un actif, dont par ailleurs, la majorité réside en habitat collectif, mais elles vont dans le même sens. Le caractère homogénéisateur de l'installation en périurbain apparaît nettement lorsque l'on compare les différences de comportements selon le sexe chez les ménages à deux actifs, différences qui tendent à s'estomper lorsqu'une migration résidentielle centrifuge conduit à vivre en maison individuelle.

Ces résultats sont suffisamment nets pour rendre compte d'une tendance lourde, l'impact des comportements résidentiels des ménages sur la mobilité domicile/travail. Les évolutions intervenues, dans les différents types qui ont été définis, mettent en évidence l'effet déterminant de l'étalement de leurs résidences sur la dissociation et l'éloignement croissant des lieux de résidence et d'habitat, constat qui vérifie l'hypothèse ayant servi de support à cette analyse des comportements.

Toutefois ce constat n'évacue pas l'effet des caractéristiques socio-professionnelles. En effet, si le phénomène d'allongement des distances a été aussi net, c'est à la fois parce que l'habitat collectif est en perte de vitesse et parce que l'habitat individuel continue de produire sa propre dynamique d'éloignement. Cette dynamique comporte des aspects purement mécaniques, la périurbanisation forte consommatrice d'espace se

faisant par définition toujours un peu plus loin du centre. Cet effet a sans doute été renforcé, à son tour, par l'évolution de la composition sociale des espaces périurbains : déclin des non-salariés au profit d'actifs plus dépendants du pôle urbain pour leur emploi, accession à la propriété individuelle à des groupes moins aisés et donc plus contraints dans leur localisation résidentielle et enfin renforcement de la part de ménages à deux actifs.

6 - Effets croisés des comportements des ménages et les turbulences spatiales

Enfin peut-on déceler parmi les mêmes types de ménages, des différences en terme de distance domicile/travail, selon les types de communes où ils résident ? Pour cette dernière étape, la typologie des "individus-ménages" a été croisée avec chacun des types de turbulences communales qui s'étaient avérés statistiquement liés aux caractéristiques de leurs migrations domicile-travail : le type de croissance de la commune de résidence entre 1968 et 1990, le profil économique au lieu de résidence en 1990, et enfin l'évolution du profil économique au lieu de résidence intervenue entre 1975 et 1990.

De façon générale, les groupes de ménages les plus sensibles au type de croissance sont ceux qui résident en immeuble, en particulier ceux qui ont déménagé pour s'éloigner de la périphérie, mais ces catégories sont peu importantes en effectif. Ce facteur semble moins jouer sur les migrations domicile/travail, dès lors que l'on réside depuis longtemps dans la commune (un recensement au moins) et que l'on habite une maison individuelle. Enfin, chez les actifs dont le ménage est nouvellement installé

en périurbain, seules les distances extra-communales sont affectées par le rythme du turn over (et par la distance de la commune au centre). En revanche, le taux de sortants demeure élevé à peu près partout, témoin à la fois de l'effet de la distance au centre, et des liens que gardent ces actifs avec l'agglomération lyonnaise.

7 - En conclusion...

Le croisement avec le profil économique de la commune de résidence n'apporte pas d'informations supplémentaires facilement exploitables, par rapport au croisement précédent. On retrouve ici la plus forte variabilité des actifs résidant en immeuble, et la moindre sensibilité des déplacements domicile/travail des personnes ayant migré en périurbain au profil économique de la commune d'accueil.

Ce sont les communes ayant connu les plus forts mouvements de population, en immigration comme en émigration, qui présentent les taux de sortants les plus élevés. De même, ce sont les communes dont la structure des actifs résidents a changé, pour devenir à dominante métropolitaine ou hybride, qui sont les plus génératrices de migrations extra-communales. Toutefois, l'impact de ces évolutions communales sur la distance ne peut être dissocié de son inscription géographique, tant ces évolutions apparaissent liées à la distance au centre. Si les distances extra-communales montrent toujours de nettes différences en 1990, les taux de sortants parmi les différents groupes de ménages, comme au sein des communes ont tendance à s'uniformiser avec le temps. Les catégories les plus stables en 1975 tendant progressivement à rattraper les plus mobiles en 1990. En

particulier, parmi l'ensemble des catégories sociales qui ont saisi des opportunités de déménagement en périphérie, les résultats confirment qu'il existe une tendance à l'homogénéisation des comportements. Cela témoigne des spécificités du périurbain : en matière d'emploi aussi, la proximité s'estompe. Mais, nous avons vu que cette homogénéisation doit s'interpréter en termes de contraintes de localisation différentes selon la position sociale. Si les migrations domicile/travail tendent à s'homogénéiser, leurs conditions de réalisation traduisent sans doute toujours de fortes différences selon le revenu.

Par ailleurs, les groupes d'actifs les plus stables sont en perte de vitesse entre 1975 et 1990 (sédentaires à faible revenu habitant en immeuble) alors que les groupes les plus mobiles (habitants en maison individuelle, ayant ou non déménagé en périphérie depuis le précédent recensement) sont en forte croissance numérique. Cet effet de structure a lui aussi fortement alimenté le mouvement général de dissociation croissante de l'habitat et de l'emploi.

8 - Quelques pistes de recherche

En particulier les résultats sur la période 1975-1990, qu'il s'agisse des écarts à un instant t comme des différences d'évolution, montrent que l'ampleur de la périurbanisation est une variable-clef si l'on veut donner des ordres de grandeur de l'accroissement des distances domicile/travail. Toutefois, il faut se méfier de raisonnements trop mécaniques et nous avons vu que les espaces périurbains sont loin d'être tous semblables et abritent des ménages de position sociale très diverse. De

plus, les comportements de localisation résidentielle des ménages sont eux-mêmes la résultante de multiples facteurs sociaux ou économiques, qui doivent être étudiés, qu'il s'agisse de l'offre de logement individuel, des politiques d'aide à l'accession à la propriété ou de la politique fiscale, ou tout simplement des caractéristiques sociales des populations désireuses de résider dans une maison individuelle en périurbain. Différentes interrogations demeurent, nécessitant de plus amples investigations.

Pour préciser les tendances actuelles en ce qui concerne l'évolution des migrations alternantes et de leurs déterminants, un prolongement naturel de ce travail consisterait à appliquer les mêmes méthodes de construction de typologies sur le recensement de 1999, -les tendances présentées dans ce rapport étant, source statistique oblige, déjà vieilles de 10 ans-. Outre une nécessaire réactualisation, la comparaison 1990-1999 permettrait aussi de mener une comparaison plus précise sur les évolutions de distances produites par les différentes professions et métiers, en fonction de l'évolution du système productif et de son inscription dans la "région-ville" lyonnaise. Avoir un troisième point de repère permettra d'améliorer substantiellement l'étude de suivi engagée ici.

Enfin, une caractéristique importante a fait défaut dans cette recherche : le temps de déplacement entre lieu de domicile et lieu de travail. En effet, seul pour l'instant a été calculé un temps moyen d'accès au centre dans la typologie communale de migrations alternantes. L'introduction des temps de déplacement permettrait sans doute d'améliorer la connaissance des effets des infrastructures de transport et de la motorisation. Elle permettrait enfin de compléter la compréhension des choix de localisation résidentielle des ménages.

LET
Laboratoire d'Économie des Transports
14, avenue Berthelot
69007 Lyon
tél. 04 72 72 64 03
fax 04 72 72 64 48
www.ish-lyon.cnrs.fr

■ Périurbanisation et mutations territoriales : l'exemple du village de Saint-Baudille de la Tour

Laurent-André Douget
Architecte DPLG

Chargé de mission au développement local en 1998-1999, pour la commune rurale de Saint-Baudille de la Tour (500 hab.), située en Nord-Isère, sur le plateau de l'Isle Crémieu

Introduction :

Après m'être confronté à une problématique de l'urbain lors de mes études, je souhaitais venir tester mes acquis en milieu rural dont je suis issue.

Aujourd'hui, je suis amené à considérer qu'au-delà des problèmes d'échelle, la problématique du rural est sans doute le révélateur d'une autre lecture de la question urbaine qui émerge avec la notion de développement durable. Du rural à l'urbain, c'est le parcours décrit par Henri Lefebvre (éd Antropos - Paris 1970), et tellement commun depuis 40 ans. Ces deux mondes, le rural et l'urbain ne s'opposent pas. Ils procèdent d'une même évolution et rendent compte de façon plus ou moins lisible des mêmes mouvements.

Professionnellement, l'homme de l'art ne fait que mettre son savoir au service d'un projet qui le dépasse. Pour répondre à cette demande, il doit en connaître les tenants et les aboutissants. Cela demande un long et laborieux travail de décryptage duquel ne sont pas exclues les erreurs d'interprétations liées à sa propre personnalité, sa propre culture, sa propre formation, ses propres fantasmes...

Déontologiquement, la meilleure façon de traiter le sujet a été de me mettre en condition réelle en m'immergeant dans ce pays que je découvrais avec sa population, son histoire, sa problématique particulière. J'ai habité sur place pendant près d'un an et aujourd'hui, bien que ma fonction auprès de la municipalité se soit légèrement modifiée, je vis à quelques kilomètres de la commune, restant à disposition des élus locaux, afin d'apporter un oeil extérieur indépendant mais non neutre.

C'est la seule façon d'aider les décideurs locaux en leur

offrant une possibilité d'analyse critique permanente avec un certain recul.

1 - L'émergence d'une problématique de développement

Le Maire de la commune, professionnel de l'aménagement du territoire, venait d'être élu. Accompagné de l'ancien Maire (agriculteur et militant depuis les années soixante-dix pour le développement local adapté au territoire), ils cherchaient un jeune urbaniste ou architecte pouvant les aider à mieux cerner deux projets d'opérations que le CAUE et la DDE étaient en train d'étudier.

Le maire était en désaccord avec les options prises qui ne lui semblaient pas être en concordance avec la politique qu'il voulait mener. **Il pensait que la voie du développement local ne passait plus par de l'assistanat systématique et qu'il fallait que les communes se prennent en charge elles-mêmes.**

Je n'avais à cette étape pas d'autres solutions que d'aller chercher des réponses aux questions posées. Je devais m'investir complètement dans cette commune en abandonnant toute idée préconçue pour essayer de comprendre des gens avec une histoire, une économie, une culture, un espace, un écosystème,... Ils avaient leur propre projets, la commune avait les siens, certains se recoupaient, d'autres pas, les enjeux me semblaient parfois contradictoire...

Je constatais un éclatement du territoire (devant la prédominance des hameaux périphériques au détriment du centre-bourg vieillissant), des gens,

des moyens, des projets juxtaposés les uns à côté des autres malgré une volonté de cohérence de plus en plus exprimée par l'équipe municipale.

Je constatais aussi avec humilité que d'autres en savaient plus que moi sur les sujets même que j'avais à étudier, j'ai dû réellement travailler dans le cadre de la **pluridisciplinarité**, allant chercher les compétences, les savoir-faire et la formation auprès d'autres professionnels.

La nouvelle équipe a pris en compte l'espace et le temps de son action, elle se trouve à un moment de l'histoire communale **où le développement amorcé pendant les années 80 demande un renforcement et une dynamisation de ses activités.** (A savoir notamment la réhabilitation de l'ancienne ferme fortifiée, propriété municipale, en centre équestre à vocation de tourisme social LVT Roulottes-Dauphiné, qui accueille depuis 1980 les jeunes des écoles environnantes, ainsi que les jeunes des banlieues lyonnaises venant ici trouver et découvrir le mode de vie rural et ses activités. Mais aussi avec la naissance de l'association ARPE : Association Rurale de Propositions et d'Echanges : accueil des familles à la ferme et proposition d'activités pédagogiques liées à la vie de la ferme : le pain, le grain... avec plus de 200 familles participantes, ainsi que la mise en place de l'entreprise Accueil-Paysan, le tout fonctionnant en synergie).

Aussi devant la croissance de l'Est Lyonnais et l'arrivée notable depuis les années 90 des populations actives travaillant sur ce bassin d'emplois, venant ici chercher des terrains à coût plus abordable dans des sites à la qualité de vie préservée, **la mise en place d'un projet de territoire**

répondant aux aspirations endogènes ainsi qu'aux attentes de ces nouvelles populations en quête de ruralité mais aussi de services, devient essentielle.

Comment formaliser un projet de développement adapté au territoire, se voulant identifier une commune rurale à vocation agricole dans la préservation de son environnement ? Telle est à présent la question dont une réponse partielle est ici esquissée.

2 - Une méthode de travail

La notion de pays :

L'entité de pays, définie lors de la dernière loi d'aménagement du territoire, n'est pas seulement la délimitation d'un territoire, ce n'est pas non plus seulement des hommes voire une société, mais un ensemble de relations entre les hommes d'ici et maintenant avec un territoire concret et ses atouts, ses faiblesses et ses contraintes propres, au sein d'un ensemble plus vaste, régional, national, voire mondial.

Le développement local ne peut fonctionner que sur les ressources et les potentialités d'un territoire. Il s'oppose en cela au développement artificiel, exogène comme les communes alentours qui ont bénéficié de la manne des centrales nucléaires d'EDF. La disparition de Superphénix les laisse en plein désarroi. Quel paradoxe que de voir défiler les agriculteurs du canton pour le maintien de Superphénix !
COMPTER SUR SES PROPRES FORCES, c'est sans doute là la base de crédibilité de toute démarche de développement local dit durable.

Bien loin de la préoccupation de tester, de valider, ou d'infirmier le bien fondé de la déclaration du sommet pour la Terre à Rio de Janeiro, les acteurs du développement local à Saint-Baudille de la Tour, ont témoigné de la nécessité d'une approche globale dont rend bien compte le concept de développement durable. C'est à partir de ce constat que nous avons pu alors réinvestir méthodiquement et systématiquement chacun des projets pour essayer, au travers des missions d'aménagement et de construction qui m'étaient confiées, **d'avoir une cohérence globale** qui ait un sens, qui donne sens, qui fasse sens. La création d'un objet (bâtiment), destiné à abriter des activités humaines n'est en rien autonome; Il ne peut être isolé d'une histoire, d'un contexte, d'une géographie, d'une culture, d'une économie, d'un écosystème.

3 - La naissance du projet de développement

L'un des éléments majeurs de la démarche, qui m'est apparu au fil de mes travaux, est la naissance d'un projet global non pas tant comme réalité opérationnelle que comme projet fédérateur voire utopique. Il s'agit de l'émergence concrète de la notion de l'utopie, comme élément indispensable au fonctionnement social du groupe, comme élément catalyseur et fédérateur qui consiste à explorer de nouveaux modes possibles sur la manière d'organiser le pouvoir, la production, la famille, l'habitat... (voir Alain Thomasset : *Le déplacement des utopies, Revue Projet - Paris 1998*).

Il ne faut pas faire cependant de l'architecte, de l'urbaniste, des démiurges. Leurs propos ne doivent en

rien être messianiques. Nous n'avons pas de discours sur la réalité de la vie quotidienne à Saint-Baudille de la Tour, pas plus que sur la réalité rurale, sur la ruralité... Nous ne sommes guère habilités à en tenir d'ailleurs.

Le travail que nous montrons ici revêt une part symbolique forte car pour sortir de la phase de stagnation antérieure, il fallait proposer un "sens". Le rassemblement de la communauté villageoise ne peut se faire qu'autour d'un projet porteur de sens même si tous n'y adhèrent pas. Cela est sans doute mieux que l'absence de projet territorialement inscrit.

En l'absence de projet fédérateur la communauté éclate sur les hameaux où se font la majorité des constructions nouvelles et le centre est déserté malgré les tentatives de développement des ces dernières années (maintien de l'école primaire, développement du tourisme " vert ", maintien de l'unique commerce).

L'essentiel est tout autant de donner des solutions opérationnelles aux attentes immédiates d'aménagement et de développement que de proposer de les inscrire dans un projet plus vaste, signifiant en cela "utopiste" au sens où nous venons de le dire.

L'émergence du projet se fit par l'arrivée d'analyseurs et catalyseurs sociologiques (le maire et moi-même, étrangers à la commune, ayant joué ce rôle). Le groupe communal était sans aucun doute demandeur de cette aide extérieure, du moins implicitement.

Le groupe ne pouvait plus progresser malgré l'importance des projets en cours car il lui manquait vraisemblablement un projet fédérateur après une mise à

plat, par le biais de l'analyse institutionnelle, des enjeux et des non-dit de la communauté. Il y avait juxtaposition de projets, mais cette juxtaposition ne peut donner sens, il fallait la dépasser pour mettre ces projets en perspective, au travers d'un projet ancré spatialement, c'est là le rôle de l'urbanisme qui n'est pas une simple formalisation de l'occupation de l'espace, mais une traduction dans le temps et dans l'espace d'un projet explicite ou non, d'organisation des hommes et de leurs activités. (cf. : F-X TASSEL : *La reconstruction de Reims de 1918 à nos jours-IATEUR REIMS*).

Un projet global de développement durable :

Après deux ans de travail le projet s'oriente vers plusieurs actions majeures :

- **La révision du Plan d'Occupation des sols en cours**

- Un développement contrôlé et mesuré de la commune afin de permettre aux jeunes et aux personnes âgées de continuer à vivre sur la commune et aussi d'accueillir de nouveaux habitants. (Cela se traduit par la réhabilitation en cours de l'ancienne Cure en logements locatifs et la programmation prochaine d'un lotissement adapté).
- Recentrer le développement du bourg et contenir le développement épars des hameaux, préjudiciable à l'environnement comme aux finances communales.
- Une réorganisation de l'espace et une restructuration du village sur un "cœur" rendant lisible le projet d'un développement fondé sur autre chose que l'accueil dans des lotissements affligeants de banalité des périurbains et des urbains en quête d'une campagne idéalisée.

(Aujourd'hui le projet de rénovation de la traversée du village est la première intervention sur l'espace public du bourg centre).

- **Un développement de l'économie locale fondé sur :**

- le maintien de cinq entreprises paysannes fonctionnant en synergie depuis plus de quinze ans et créatrices de plusieurs emplois en milieu rural (2 exploitations agricoles "bio", l'entreprise Accueil-Paysan, l'association LVT Roulettes, l'association ARPE).
- Le développement d'une filière agricole biologique spécifique avec l'opportunité du rachat de 100 hectares de terres agricoles en périphérie du bourg-centre permettant la création de nouveaux emplois.
- Le développement des emplois locaux : restauration et service de repas à domicile (personnes âgées), accueil à la ferme, la création programmée d'une usine de taille de pierre créatrice de 10 emplois nouveaux.
- L'aide au développement des entreprises artisanales (2 créations ont été recensées en 1999, s'ajoutant au 5 existantes).

4 - Conclusion :

Nous ne voulons ici nous positionner en donneur de leçons, mais simplement témoigner des attitudes qui peuvent conduire à l'émergence d'un projet cohérent et adapté à une population, à une économie et à un territoire. La nécessité d'un projet commun de développement doit être fort et adapté à son territoire. Il peut alors fédérer

les populations et leur faire prendre conscience de leur devenir. Il les oblige à se positionner et à prendre en main leur destinée.

Le projet ne peut se réaliser que par un consentement de la population; mais il n'a pas pour fonction d'être strictement réalisé, il a une fonction qui le dépasse celle de rassembler les hommes et les femmes de ce village, dans un projet dans lequel ils se retrouvent, par lequel ils s'identifient; dans lequel ils vont noyer leurs dissensions pour et enfin être prêt à la nécessaire ouverture à "l'autre que l'autre" dont parle Emmanuel LEVINAS ; dans un intérêt commun, celui de leur pays, leur intérêt même.

Aussi, si l'on porte un regard sur le périurbain, c'est qu'on y est extérieur et c'est peut-être pour cela qu'il n'y a pas de compréhension de ce qu'est ce territoire et surtout de ce que sont ces habitants, de ce que sont leurs projets.

Se limiter à regarder de l'extérieur, ce n'est certainement pas faire participer et intégrer le périurbain, lui donner la parole et lui faire une place autour de la table...

Le technocrate de l'urbain, urbain lui-même, condescend à prêter un oeil et une oreille amusés et/ou curieux à cette incongruité archaïque. Il regarde ce qui l'entoure avec ses lunettes de spécialiste de l'urbain : jusqu' à préconiser aux élus locaux des solutions urbanistiques ou architecturale inadaptées aux besoins et usages locaux. Mais qu'est-ce réellement que le périurbain? Je pense que le périurbain est une vision totalitaire qui fait dépendre en totalité un territoire d'une centralité, d'un modèle, d'un archétype, d'un idéal que serait la ville et plus encore, saint des saints, le centre-ville. Le périurbain n'est pas un espace pris pour lui-même mais pris

essentiellement dans sa relation de dépendance à l'urbain comme une pâle copie bien malhabile. Le périurbain n'est pas une réalité mais une vision et une requalification de la réalité de ce qui se passe autour de la ville et vue des remparts de ladite ville qui domine le pays avoisinant.

Il me semble qu'il faudrait inverser la démarche si l'on veut qu'elle puisse déboucher. Aux portes des villes, il existe des territoires avec des habitants qui ont des activités et des projets.

La périurbanité est vue comme un sous-produit de la ville N'est-elle pas quelque part autre chose ? **Aussi c'est par la reconnaissance d'une réalité à lire objectivement qu'il convient de commencer.**

Atelier d'Architecture
Laurent-André DOUGET
89, route de Vienne
38 260 CHAMPIER
Tel/fax : 04 74 54 51 94