

LES SYNTHÈSES DU LAB 2025



Les nouveaux dess(e)ins des périurbains

Comment les politiques publiques territoriales s'incarnent-elles dans des territoires périurbains résidentiels ?

Exemples à proximité des agglomérations d'Amiens et d'Angers

**MASTER STRATÉGIES
TERRITORIALES ET URBAINES**

Buffy Margot
de Bussac Matthieu
Gardet Marie
Goutel Augustin



SciencesPo
ÉCOLE URBAINE

PRÉFACES

La Fédération nationale des agences d'urbanisme (Fnau) a démarré en mai 2024 un cycle de réflexion d'environ 18 mois, intitulé "les nouveaux dess(e)ins des périurbains", ayant pour but d'identifier les enjeux et de formuler des recommandations dans la perspective de la transformation des espaces périurbains.

La résurgence de la question périurbaine advient notamment par l'urgence des transitions socio-écologiques et de leur territorialisation. L'enjeu de la sobriété foncière et du ZAN, l'évolution des trajectoires résidentielles, économiques et sociales post-confinements ainsi que les nouvelles modalités d'habiter, de travailler et de consommer ont déclenché de nouveaux desseins pour les territoires et notamment les territoires périurbains.

Dans ce cadre, la Fnau a souhaité proposer aux étudiants de l'école urbaine de participer à ce cycle de réflexion en fournissant une mise de fonds intellectuelle mettant en débat la définition de cet espace multiforme, proposant une rétrospective de l'action menée sur ces territoires, et permettant, par une enquête de terrain, de comprendre comment sont perçus les périurbains par leurs habitants et usagers et quelles sont leurs attentes.

Leur travail a permis de montrer avec nuance à quel point les périurbains sont à la fois divers, et, en même temps, comment leurs problématiques sont en majorité communes. Leurs recherches reviennent sur la manière dont les périurbains ont été le produit et l'objet de politiques nationales oscillant entre encouragement indirect et laisser-faire volontaire, confrontés aujourd'hui à des tensions qui conduisent à une possible mise à l'agenda. Enfin, leur travail de terrain a permis d'« incarner » ces territoires, de donner la parole à leurs habitants et usagers, et de percevoir les subtilités d'une certaine vie périurbaine.

Karine Hurel, déléguée générale adjointe de la Fnau

Florence Charlier, chargée de mission urbanisme, foncier et habitat à la Fnau

Les autrices et auteurs de ce rapport ont consacré une part importante de leur première année de Master à l'École urbaine de Sciences Po à investiguer la "question périurbaine". Outre l'apport académique, indéniable, leur travail constitue une plongée passionnante dans le quotidien vécu de quatre communes périurbaines situées dans les périphéries d'Angers et d'Amiens. Sans jamais plaquer leurs propres représentations, les étudiantes et étudiants ont recueilli patiemment les paroles habitantes, politiques ou associatives. A la faveur des verbatims, des photographies, des analyses et des mises en perspective, on découvre des territoires qui ne peuvent être réduits à une définition "en creux", des territoires qui suscitent un sentiment d'appartenance, des territoires où s'expriment à la fois un mode de vie commun et des contradictions (par exemple entre les "anciens" et les "nouveaux"). Le grand mérite de la démarche est de nous inviter à penser les nouveaux dess(e)ins des périurbains en tenant compte de cette réalité vécue.

Guillermo Martin, tuteur du projet collectif

LE PARTENAIRE

La Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) est une association qui représente et coordonne le réseau des 51 agences d'urbanisme françaises, structures aux missions multiples telles que la planification, le diagnostic territorial, la prospective et la médiation entre les différents acteurs des territoires. Elle met en lien les élus et les professionnels de ces agences, et travaille également avec d'autres partenaires institutionnels, tels que les associations de collectivités, les ministères et les têtes de réseaux à l'échelle nationale et internationale. Elle anime ce réseau en organisant des moments d'échange, de réflexion et de projets communs.

Dans le cadre de cette démarche, la Fédération a ouvert, en mai 2024, un cycle de réflexion intitulé « **Les nouveaux dess(e)ins des périurbains** », au sein duquel s'inscrit notre travail. Il s'agit de mieux saisir les caractéristiques et singularités des espaces périurbains actuels, pour mieux envisager l'approche future de ces territoires, au regard des différents enjeux contemporains, qu'ils soient écologiques, sociaux, économiques ou démocratiques. Ce cycle de réflexion s'articule lui-même autour de quatre axes majeurs : **Environnement, Économie, Habitat et Mobilités**.

MÉTHODOLOGIE

Le projet collectif s'est structuré en deux grandes phases complémentaires. La première, principalement bibliographique, a consisté en un travail rétrospectif sur la formation des espaces périurbains, définis statistiquement comme des communes dont au moins 40 % des actifs travaillent dans la grande ville voisine, ainsi que sur les problématiques contemporaines qui les traversent. Cette étape a donné lieu à la rédaction d'un rapport intermédiaire synthétisant la littérature académique, les grands cadres réglementaires, ainsi que les débats qui structurent aujourd'hui l'analyse du périurbain.

La seconde phase du projet a été consacrée à une enquête de terrain menée dans quatre communes périurbaines, afin de comprendre les trajectoires, les expériences et les perceptions des habitants qui façonnent ces territoires au quotidien. L'objectif était de comprendre comment les individus investissent l'espace périurbain, à quelles logiques sociales, économiques et résidentielles ils répondent, et quelles représentations ils en ont.

Cette enquête repose sur une démarche qualitative, mêlant entretiens semi-directifs, micro-trottoirs, observations et captations photographiques. Une place centrale a été donnée à la parole des habitants, afin d'éviter une lecture strictement statistique, parfois stigmatisante, du périurbain. Les témoignages ont été recueillis dans des lieux du quotidien : marchés, commerces, cafés, centres associatifs, en veillant à diversifier les profils interrogés (âge, ancienneté résidentielle, lien à la ville-centre, etc.). L'enquête s'est appuyée sur quatre questions portant sur les raisons d'installation, les liens avec la ville-centre, la sociabilité et les mobilités. Des échanges avec des élus et des agences d'urbanisme ont complété l'analyse.

Parallèlement, des entretiens ont été conduits avec des élus locaux et les agences d'urbanisme, afin de contextualiser les dynamiques observées, d'éclairer les politiques locales d'aménagement et de mieux comprendre les logiques d'action communales.

Cette méthode croisée, mêlant analyse politique, récit de vie et observation sensible, vise ainsi à saisir la complexité des territoires périurbains et à donner corps à des espaces souvent mal connus, à la fois choisis et contraints, et au sein desquels se jouent des tensions économiques, sociales, résidentielles et écologiques contemporaines.



© Matthieu de Bussac, Saint-Lambert-La-Potherie (49), 11/04/2025

LES TERRAINS ÉTUDIÉS

Notre enquête a porté sur quatre communes situées en périphérie d'Angers (Loire-Authion et Saint-Lambert-la-Potherie) et d'Amiens (Villers-Bocage et Coisy). Toutes partagent une localisation en couronne périurbaine, une attractivité résidentielle forte liée à l'habitat individuel, ainsi qu'un revenu médian supérieur à la moyenne nationale. Elles sont aussi confrontées à des enjeux similaires : pression foncière, arbitrages fiscaux, dépendance à la voiture et importance accordée au cadre de vie.

Ces communes présentent toutefois des profils contrastés. Loire-Authion, issue de la fusion de sept communes, est vaste, hétérogène et dotée d'une gouvernance complexe. Saint-Lambert-la-Potherie, plus petite et dynamique, développe une politique volontariste en matière de logement et de densification maîtrisée. Villers-Bocage se distingue par son rôle de centralité locale, avec la présence d'un collège et de nombreux services. À l'inverse, Coisy illustre un modèle de ville-dortoir, très dépendante d'Amiens pour ses emplois et ses équipements. Cette diversité reflète la pluralité des trajectoires communales dans les espaces périurbains.



© Margot Buffy, Loire-Authion (49), 29/03/2025



© Margot Buffy, Villers-Bocage (80), 29/03/2025



© eterritoire.fr, Coisy (80), n.d.



© Marie Gardet, Saint-Lambert-La-Potherie (49), 29/03/2025

ENJEUX

Ce projet collectif, en partenariat avec la FNAU, avait pour but principal de mettre en lumière, de comprendre et d'interroger les modalités de l'articulation entre politiques publiques et espaces périurbains.

En effet, notre hypothèse de départ, partagée avec la Fédération, reposait sur le constat d'une absence de politique publique explicitement produite à destination des espaces périurbains, contrairement à d'autres espaces clairement identifiés (les métropoles, les littoraux, les territoires industriels). Ce constat, et la nécessité de poser cette question, sont aussi ancrés dans l'actualité. Le mouvement des Gilets jaunes, qui éclate en 2018, la contestation de lois majeures comme le ZAN, qui, sans les nommer explicitement, impactent très fortement les territoires périurbains, ou encore la dénonciation parfois simpliste de l'identité politique de ces mêmes espaces, sont autant de points qui méritent notre attention. Ces territoires ont alors pu apparaître, et être dépeints, comme des territoires oubliés des pouvoirs publics, construits à la marge du cadre institutionnel, en suivant des logiques privées et individuelles.

Les enjeux contemporains de transition écologique sont également très présents dans les réflexions autour de ces espaces et conduisent certains à remettre en question la pertinence de ce modèle d'aménagement, hégémonique au cours des dernières décennies. Toutefois, il s'agit aussi de territoires habités, dans lesquels se déploient des modes de vie et de mobilité, parfois subis, mais également choisis. Leur remise en question par des élites politiques éloignées des réalités périurbaines risque d'accentuer la rupture entre ces espaces et les sphères politiques. La question de l'égalité dans la transition écologique, mise en exergue par le mouvement des Gilets jaunes, doit être au cœur de nos préoccupations.

Cependant, ce plan de réflexion relatif à la dimension démocratique de la transition écologique dans les territoires nous amène également à nous questionner sur les leviers de transition possibles pour ces territoires : quel rôle pour les citoyens, pour les acteurs publics, à quelle échelle ? Dans le périurbain aisé où nous avons pu nous rendre, où le prix du carburant n'est que très rarement évoqué comme un problème, les pratiques de mobilité, très liées à la voiture et donc peu durables, sont loin d'être remises en cause par l'ensemble des habitants ; un état d'esprit qui interroge quant aux perspectives de changement dans ces territoires.

Ces interrogations, et les préoccupations qu'elles soulèvent, sont ainsi très pertinentes dans le cadre conceptuel relatif à notre formation à l'École Urbaine. Dès lors, il s'agissait de comprendre les raisons de ce malaise, tout en tentant d'identifier les origines des différents discours qu'on retrouve sur ces territoires : ceux produits par les sphères académiques, politiques, médiatiques, et enfin par les habitants eux-mêmes.

Si l'absence de politiques publiques explicites relève d'un échec, alors il s'agit de nous interroger sur les explications de cette lacune, afin de permettre une plus grande pertinence de l'action publique à venir dans ces territoires. Le cycle de réflexion ouvert par la FNAU, qui comprend plusieurs rencontres entre des agences d'urbanisme, a pour but d'établir et d'approfondir la compréhension des problématiques environnementales, résidentielles, économiques et de mobilité contemporaines de ces territoires.

Cependant, pour brosser un tableau plus net des politiques publiques dans le périurbain, il semblait nécessaire de faire état, rétrospectivement, des mécanismes politiques,

économiques et sociaux qui ont permis, même indirectement, l'émergence de ces espaces, afin d'adapter les réponses aux enjeux contemporains. Puisque ces politiques n'ont pas été explicitement dédiées aux espaces périurbains, il s'agissait de saisir comment les grandes lois relatives à l'aménagement portaient des mécanismes favorables ou, au contraire, défavorables au développement résidentiel dans la périphérie des villes, traduisant ainsi un positionnement des sphères politiques, et comment ce positionnement a pu évoluer au cours des dernières décennies.

Puis, il semblait important de chercher à expliquer la particularité des modalités d'expression du politique dans ces territoires, qui pourrait justifier cette approche indirecte. D'autre part, il semblait impératif d'écouter et d'associer les habitants, afin que les politiques publiques à venir ne soient pas en décalage avec les réalités vécues localement.

C'est à ces deux problématiques que tâche de répondre notre travail. L'enjeu est de saisir les modalités passées et présentes de la prise en charge de ces espaces par le politique, d'en comprendre les mécanismes, les points de friction, et de les interroger à la lumière des expériences vécues des périurbains, par le recueil de récits au sein de ces territoires.

On peut alors résumer l'articulation de notre travail et de celui du cycle de réflexion de la FNAU par la question : **“Comment les trajectoires passées des périurbains, ses réalités présentes et les attentes de ses habitants peuvent-elles éclairer les transformations prévues dans ces espaces ?”**



© Margot Buffy, Loire-Authion (49), 29/03/2025

PRINCIPAUX RÉSULTATS

- I. Les espaces périurbains ne sont pas des territoires qui échappent à toute forme de régulation politique, bien que la prise en charge politique soit partielle et imparfaite

Politiques publiques favorables à l'expansion du périurbain

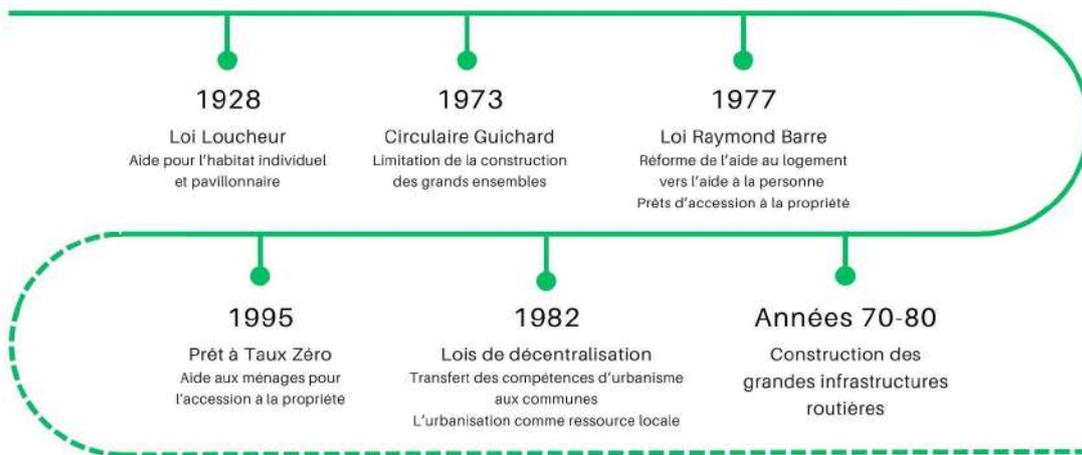


Figure 3 : Les politiques publiques favorables à l'expansion du périurbain, Source : réalisation par les étudiants du groupe de Sciences Po

A) Les espaces périurbains comme produits et objets indirects des politiques publiques

Le développement du périurbain en France résulte d'un faisceau de politiques publiques, de dynamiques économiques et d'initiatives privées, structuré autour de l'objectif central de favoriser l'accession à la propriété. Si l'habitat pavillonnaire existe depuis le XIX^e siècle, il se diffuse largement dans les années 1970. Cette évolution s'explique par le rejet des grands ensembles collectifs, critiqués pour leur gigantisme et leur rôle supposé dans la ségrégation sociale, ainsi que par un transfert progressif des aides de l'État vers le logement individuel.

La circulaire Guichard (1973) et la loi Barre (1977) illustrent ce changement dans l'action publique : l'État abandonne la production massive de logements collectifs au profit d'une logique libérale de solvabilisation des ménages. L'aide publique encourage alors les ménages modestes à devenir propriétaires, avec des dispositifs tels que les Prêts à l'Accession à la Propriété (PAP), puis le Prêt à Taux Zéro (1995). Ces nouveaux propriétaires s'installent souvent en zone périphérique, où le prix est plus abordable.

Plus récemment, et d'un point de vue gestionnaire cette fois, les intercommunalités donnent aux communes périurbaines une capacité d'action décuplée. Pour Martin Vanier, la politique des intercommunalités "constitue, sans porter le nom, une magnifique politique périurbaine nationale", plutôt qu'une politique qui renforcerait le poids des grandes villes. Un exemple alsacien est particulièrement éclairant sur ce point : Fabian Jordan, maire de la commune périurbaine de Berrwiller (1 000 habitants), est président de Mulhouse Alsace Agglomération

depuis 2017, suite à une alliance d'une trentaine de maires qui refusaient que le leadership reste dans les mains de la ville-centre.

B) La production des espaces périurbains est également favorisée par les intérêts convergents de nombreux acteurs privés, qui ont su trouver un écho du côté de la puissance publique

Les banques deviennent des acteurs centraux de cette nouvelle politique de logement, en promouvant le recours au crédit immobilier pour l'achat d'un bien. Les dispositifs d'aides publiques ont pour objectif de relancer un secteur de la construction en difficulté. Les lotisseurs, les promoteurs et les constructeurs sont donc également impliqués dans l'émergence de ce nouvel espace. La construction de maisons individuelles apparaît comme un marché attractif, puisqu'elle bénéficie du soutien de la puissance publique. Les agriculteurs, en cédant leurs terres à l'urbanisation, participent aussi à cette dynamique de périurbanisation, bien que cela fasse émerger des tensions dans le monde rural. Pour financer leur retraite, ils sont incités à vendre du foncier urbanisable, permettant ainsi d'obtenir un complément de revenu sans surcoût pour le système de retraite.

Les politiques d'infrastructures permettent également l'émergence d'un espace organisé autour de la mobilité automobile. La politique de transports des années 1970, largement tournée vers la voiture, avec la construction d'un vaste réseau routier et la démocratisation de l'automobile, a rendu ces territoires accessibles et attractifs. Pour Xavier Desjardins, la politique d'accession à la propriété contient un deuxième volet d'investissement pour l'État : en plus de solvabiliser les ménages, il réalise des investissements routiers, qui sont les dépenses cachées de cette politique périurbaine. Cette politique permet également de soutenir le secteur automobile français, qui représente un nombre conséquent d'emplois.

C) Un changement de paradigme dans les politiques publiques : d'une logique d'étalement urbain à une logique de sobriété foncière et de densification

Dès les années 1970, la question de la consommation foncière suscite l'attention des pouvoirs publics. La brochure du Ministère de l'Équipement *Attention mitage*, publiée en 1977, témoigne d'une prise de conscience des impacts paysagers de la périurbanisation, sans pour autant déboucher sur des propositions politiques majeures. Ce n'est qu'à partir des années 2000 que les conséquences environnementales de cette urbanisation conduisent à un changement législatif.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU, 2000) marque un tournant dans l'action publique. Elle encourage le renouvellement plutôt que l'étalement, en supprimant certains outils urbanistiques, comme le Plafond Légal de Densité. Cette volonté est reprise par la suite dans la loi Grenelle II (2010), qui impose aux documents de planification (PADD et SCoT) des objectifs de modération de la consommation d'espace. La loi ALUR (2014) renforce également ce cadre, en supprimant le Coefficient d'Occupation des Sols (COS) et les seuils minimaux de parcelles constructibles, tout en rendant obligatoire l'analyse des capacités de densification dans les documents d'urbanisme. L'objectif est de faciliter les projets de densification dans les zones déjà urbanisées.

Contrairement aux précédentes lois, la loi Climat et Résilience de 2021 introduit un objectif contraignant : le Zéro Artificialisation Nette (ZAN), qui fixe des trajectoires de réduction de la consommation foncière à intégrer dans les documents d'urbanisme locaux. Bien que ces mesures soient débattues et aient été assouplies, elles renforcent les objectifs de maîtrise de l'étalement urbain.

D) Des politiques périurbaines toutefois encore peu adaptées aux réalités périurbaines

Comme le souligne Jean-Marc Offner, les politiques publiques d'urbanisme ont longtemps privilégié une logique d'offre (construction immobilière, stratégies industrielles, grands réseaux de transport) au détriment de la prise en compte des usages réels, des rythmes de vie et des besoins élémentaires des populations. Ce biais structurel contribue au sentiment d'abandon exprimé dans les territoires périphériques.

Pour Martin Vanier, ces grands espaces manquent de grandes politiques sectorielles, concernant le logement public et aidé ou l'environnement, adaptées aux enjeux spécifiques. Ils sont également sous-dotés en politiques de transports en commun, contrairement à la ville. Pourtant, la mobilité y est un sujet majeur. L'automobile et les réseaux routiers font partie de la réalité périurbaine, dans une conception individualisée des mobilités.

Par ailleurs, les lois de décentralisation des années 1980 ont transféré la gestion de l'urbanisme aux communes, renforçant leur autonomie. Ce pouvoir local, parfois exercé au détriment des objectifs nationaux, a conduit à une « clubbisation » des communes périurbaines, où les habitants et élus privilégient la préservation de leur cadre de vie sur une planification intercommunale cohérente.

Le programme *Petites Villes de Demain* (2020) pourrait cependant incarner cette volonté de politiques spécifiques et adaptées aux périurbains. Porté par l'ANCT, il cible les villes de 2 000 à 20 000 habitants, dont beaucoup sont périurbaines, et cherche à renforcer leurs capacités d'ingénierie, à revitaliser leurs centres, à améliorer l'accès aux commerces et aux services, tout en intégrant les objectifs de lutte contre l'étalement urbain. Il illustre donc une volonté novatrice de concilier la demande importante de services dans ces espaces et les objectifs environnementaux, bien qu'un premier bilan soit difficile à dresser.

E) En réponse, l'affirmation du "street-level urbanism" ou de l'urbanisme du quotidien

Si les instruments de planification donnent aux communes une capacité structurelle de modeler leur territoire, la fabrique du périurbain repose aussi sur une multitude de décisions prises à des échelles micro-locales, souvent sous l'impulsion d'acteurs privés ou de simples habitants. C'est ce que certains chercheurs désignent comme un "urbanisme du quotidien", "en bout de chaîne" ou "de riverain" (Charmes, Léger, Vanier), où la ville se construit par petites touches, en dehors des grands récits d'aménagement. C'est donc souvent un espace qui s'est construit avec une certaine indépendance à l'égard des politiques d'aménagement.

F) Une approche enfin différenciée du périurbain dans les sphères institutionnelles, académiques et médiatiques

Dans les sphères institutionnelles, académiques et médiatiques, les espaces périurbains sont mobilisés de manière inégale, dans le temps comme entre les différents champs des sciences humaines et sociales. De même, la production de littérature grise est peu abondante et disparate. Surtout, depuis la dénonciation de l'étalement urbain dans les discours publics dès la fin des années 1990, on peut évoquer une perception assez négative de ces espaces, dont le mode de vie est perçu par certains comme anachronique. Ce modèle est critiqué pour son manque supposé de liens sociaux et son opposition aux idéaux de densification urbaine promus par les politiques publiques. Reconnaître les espaces périurbains reviendrait à admettre l'incapacité des politiques à réguler le marché du logement dans les grandes métropoles. Le périurbain, résultat de l'exode urbain, devient ainsi un symbole d'échec plutôt qu'un objet d'aménagement. Cette vision réductrice empêche de reconnaître les dynamiques d'initiative, d'innovation et de réinvention du lien social et écologique qui y émergent progressivement.

II. Une enquête de terrain dans deux territoires périurbains favorisés qui témoigne de la complexité d'approche des réalités périurbaines

A) Habiter dans un espace assimilé à la campagne : le résultat d'une contrainte reconstituée a posteriori comme un choix, empreint d'un attachement sincère à la commune

L'opportunité immobilière est à la fois un levier de contrainte et de motivation pour s'installer dans le périurbain. Généralement, c'est le faible coût du foncier pour la construction qui est cité : « *Oui, j'ai choisi Corné parce que c'était moins cher au mètre carré que du côté d'Angers.* » Toutefois, les habitants décrivent toujours leur trajectoire résidentielle comme un choix, et non comme une contrainte. Il s'agit sans doute du biais sociologique de reconstitution a posteriori. Toujours est-il que des périurbains font sincèrement état d'ancrages familiaux et biographiques dans leurs témoignages, ce qui s'inscrit en nuance avec l'idée de territoires périurbains sans identité locale et sans histoire. « *On est de Villers-Bocage, de génération en génération. On n'a jamais quitté le coin.* » En outre, rares sont les habitants n'ayant pas fait mention du champ lexical de la campagne pour expliquer la raison de leur installation. On retrouve l'idée d'un espace qui se démarque de l'urbanité de la ville-centre : « *Je me suis marié dans le coin, bien content de quitter Paris pour aller à la campagne.* » Les discours mettent donc le plus souvent en avant une satisfaction quant au choix du périurbain, à laquelle s'ajoutent le calme, un environnement tranquille et serein, mais aussi les infrastructures routières qui structurent le quotidien et l'espace public.

B) Des espaces périurbains animés par des services et des liens de sociabilités

À l'exception de Coisy, « *il y a tous les services qu'il faut dans le coin.* » : commerces, équipements médicaux, scolaires et associatifs sont bien présents. Villers-Bocage joue même un rôle de centralité locale affirmée avec un collègue, une zone commerciale et un centre

médical. Ces services structurent des formes de polycentralité dans le périurbain, permettant à certaines communes d'être autonomes vis-à-vis de la ville-centre. Certains valorisent cette proximité comme un choix citoyen, et non une contrainte : « *J'essaie de faire au maximum sur place* », « *il faut faire vivre les magasins des communes !* »



© Marie Gardet, Loire-Authion (49), 11/04/2025 © Marie Gardet, Loire-Authion (49), 11/04/2025

Un peu à l'écart des centres-bourgs, le voisinage périurbain oscille entre convivialité et respect de l'intimité. Les relations sont généralement bonnes, bien que chaque parcelle soit souvent clôturée, ce qui peut créer des tensions : « *Il y a des affinités, mais chacun reste chez soi, et parfois, ça crée des litiges.* » La parentalité constitue également un levier central de la vie sociale périurbaine. L'installation dans ces territoires coïncide souvent avec l'agrandissement de la famille. Les habitants partagent alors des préoccupations similaires (école, loisirs, garde) : « *Quand mes enfants allaient à l'école, on faisait naturellement des rencontres* », « *Par les enfants, au final, dans les écoles. C'est comme ça qu'on crée du lien avec les autres habitants.* »

Le tissu associatif joue enfin, à plus grande échelle, un rôle central pour structurer les liens sociaux et animer la vie locale : « *Franchement, au niveau des loisirs, des activités, c'est très riche. [...] Il y a tout ce qu'il faut.* » Les communes sont souvent perçues comme dynamiques et familiales, à l'image de Loire-Authion : les associations locales, comme l'AICLA ou l'Espace Famille à Brain-sur-l'Authion, proposent des activités variées pour tous les âges. À Corné, le Bricolab favorise l'entraide et la transmission dans une ambiance conviviale.



© Matthieu de Bussac, Loire-Authion (49), 11/04/2025

C) Un rapport contrasté à la ville-centre

Les habitants des communes périurbaines demeurent dans la grande majorité des cas dépendants de la ville-centre. Il s'agit principalement des actifs, qui fréquentent régulièrement Angers ou Amiens dans le cadre de migrations pendulaires. « *Ce n'est pas si loin d'Angers, donc la proximité avec Angers, parce que j'ai besoin de travailler là-bas.* » À rebours de l'idée précédente, certains habitants rejettent toute dépendance vis-à-vis de la ville-centre : « *Je n'ai pas mis les pieds à Angers depuis 10 ans.* » La ville-centre est donc perçue comme un lieu perdant de son identité historique, « *une usine hors échelle* ».

De plus, c'est souvent à l'occasion d'un périple par la ville-centre que les habitants périurbains se sentent rejetés en raison de leur mobilité automobile : « *Je vais souvent à Amiens, mais à contre-cœur. Je n'ai pas envie, j'y vais pour conduire quelqu'un. Amiens, c'est payant partout, c'est pas pratique, et puis pour une voiture, c'est galère.* » Pour d'autres habitants encore, la ville-centre s'intègre parfaitement dans leur territoire vécu : leur lieu de vie périurbain n'est considéré que comme la prolongation de la ville-centre, avec une idée d'intégration métropolitaine.



© Marie Gardet, Loire-Authion (49), 11/04/2025. © Marie Gardet, Saint-Lambert-La-Potherie (49), 11/04/2025

D) Quelques points de controverses

Souvent, les habitants historiques des communes périurbaines déplorent la transformation de leur village en commune-dortoir et portent la faute sur les nouveaux arrivants. « *Il y avait [du lien social] quand on se connaissait bien et qu'on était plus jeunes, mais avec les années, le lien social il est fini. C'est devenu une commune dortoir* » (habite depuis longtemps ici).

Aussi, la commune-dortoir ne serait pas tant l'absence de commodités dans le centre-bourg que le comportement de certains habitants vis-à-vis de ces commodités et les faibles liens de sociabilité dans les nouveaux lotissements. À l'inverse, si des habitants des nouveaux lotissements constatent avec regret la réalité de la commune-dortoir, ils semblent s'en accommoder, voire même présentent cette réalité comme un choix de consommation du périurbain assumé. « *St-Lambert, c'est plutôt une ville dortoir. Les voisins sont sympas, mais c'est quand même assez 'bonjour, au revoir'. Il n'y a pas un grand lien social, c'est vrai* » (habitante d'un nouveau lotissement).

De plus, ces nouveaux arrivants sont pour beaucoup de jeunes familles avec des enfants qui, au fil des ans, deviennent adolescents et peuvent alors troubler la tranquillité du village et causer des incivilités. Quant à la mixité sociale, elle fut très peu évoquée par les habitants, et jamais négativement, et certains élus assument un volontarisme sur la construction de logements sociaux et mobilisent également d'autres dispositifs d'aide au logement, comme les APL accession.

Autre point de controverse, l'impact environnemental des activités et des comportements individuels est spontanément abordé par certains habitants. Les regroupements administratifs sont notamment critiqués sous cet angle. « *Les administrations, c'est pareil. Elles concentrent leurs services, et résultat : tout le monde doit se déplacer davantage. Écologiquement, on a multiplié les trajets de chacun, c'est énorme.* » Toutefois, presque aucun habitant ne critique dans le même temps la forte artificialisation des campagnes périurbaines.

Le sujet des modes de transports présente quelques points de débats. Tout d'abord, la mobilité automobile demeure indispensable, mais n'est pas pour autant érigée comme un marqueur identitaire fort. De plus, la question du coût de l'essence a été très peu évoquée par les habitants. Quant aux transports en commun, le débat se situe surtout sur l'opportunité d'intégrer le réseau de bus de ville, en lieu et place des cars : alors que les bus de ville permettraient d'éviter des correspondances en gare d'Amiens, le car reste salué pour sa rapidité dans la traversée d'Amiens.

Enfin, les mobilités douces ne sont pas absentes dans les espaces périurbains, bien que leur usage s'avère hasardeux dans certaines circonstances : « *Aller à Saint-Mathurin à vélo ? Il y a bien la gare, mais la route est très étroite, les voitures roulent à toute vitesse. Pareil entre Brain et La Bohalle, où il y a une autre gare. Ça fait 20 ans qu'on parle d'une piste cyclable... elle n'est toujours pas faite. Rien n'est mis en place pour encourager un changement de mode de transport.* »



© Marie Gardet, Saint-Lambert-La-Potherie (49), 11/04/2025

ENSEIGNEMENTS

Au terme de cette analyse, plusieurs enseignements majeurs émergent quant à la compréhension et à la prise en compte des territoires périurbains. Ces espaces se caractérisent par une grande hétérogénéité locale, et il n'est donc pas possible de les objectiver sous une catégorie singulière, bien que des caractéristiques particulières les rassemblent, comme la non-mixité fonctionnelle des espaces ou la place prépondérante de la mobilité automobile. Chaque territoire périurbain témoigne d'un contexte particulier, influencé par la proximité à la ville-centre, la qualité de l'offre de services, la structure économique locale, ainsi que les dynamiques foncières et immobilières. Si la périurbanisation est un phénomène national et concerne une grande partie de la population, elle n'est pas pour autant l'espace de la mixité sociale. L'accès à la propriété, facteur structurant du périurbain, façonne des territoires aux profils sociaux contrastés et aux besoins différenciés.

Devant la difficulté à définir une catégorie claire et unifiée des espaces périurbains, il apparaît plus compréhensible que les pouvoirs publics peinent à s'en saisir pleinement et à y développer des politiques publiques nationales spécifiques et adaptées. Néanmoins, ces territoires ne sont pas apparus en dehors de toute logique institutionnelle : le développement du périurbain est bien le fruit d'une histoire politique, marquée notamment par les politiques d'accession à la propriété, les investissements routiers, les incitations fiscales et l'autonomie communale en matière d'urbanisme. Pour accompagner leurs évolutions à venir, les espaces périurbains peuvent être envisagés comme des terrains d'expérimentation face aux défis contemporains, à condition de reconnaître la diversité des réalités territoriales et de rester à l'écoute de leurs habitants. En fonction des caractéristiques et des enjeux de chaque territoire, une réponse locale nous paraît plus à même de répondre aux besoins exprimés par les habitants.

Loin d'être systématiquement subis, les territoires périurbains peuvent aussi être des cadres de vie choisis et appréciés, comme le suggèrent les témoignages des habitants des deux terrains d'enquête. Lorsque les communes parviennent à maintenir un accès satisfaisant aux services et aux équipements, le cadre rural et naturel, combiné à la proximité des infrastructures urbaines, représente un équilibre recherché par de nombreux habitants. Il correspond à une aspiration largement partagée au calme, à l'espace et à une meilleure qualité de vie. Toutefois, notre enquête dans des communes relativement riches et proches de la ville-centre n'a pas fait apparaître des enjeux pourtant importants dans certains périurbains, comme l'isolement, les difficultés de mobilité ou l'accès restreint aux services. Cette limite souligne que si notre travail met en évidence les raisons de l'attachement des habitants à leur mode et cadre de vie périurbain, il ne saurait refléter à lui seul la diversité des situations vécues dans ces territoires.

Les espaces périurbains ne correspondent pas non plus à la caricature de la commune-dortoir, empreinte d'un fort individualisme et qui serait dénuée de lieux de sociabilité. Les échanges avec les habitants font apparaître, à l'inverse, un certain dynamisme associatif et une certaine attractivité dans les communes périurbaines, qui sont, pour certaines, des polarités commerciales structurant le territoire. L'ambiance familiale, laissant une large part aux sociabilités privées mais nombreuses, fait de ces espaces des lieux vivants. La notion de collectif y est néanmoins différente par rapport à d'autres espaces : elle repose moins sur des infrastructures publiques que sur des initiatives locales, portées par les habitants ou les

associations de proximité. Le lien social se construit davantage autour des relations interpersonnelles avec des personnes partageant des trajectoires de vie similaires.

Enfin, cette enquête de terrain a été l'occasion d'incarner ces espaces étudiés pendant toute la première partie du projet. L'enquête, bien que partielle et concernant des communes aux caractéristiques singulières, permet de révéler ce qu'il est possible de faire dans le périurbain, alors même que de nombreux projets devraient impacter ces espaces. Notre enquête ne fait pas non plus disparaître les angles morts de ces espaces, comme leur dépendance à l'automobile, leur impact environnemental ou un certain entre-soi. De ce fait, l'enquête dans ces espaces n'a pas toujours été facile, puisque les habitants sont généralement méfiants, ou du moins réticents, à s'exprimer devant des personnes inconnues et extérieures aux communes. Néanmoins, nous pensons qu'il est important d'écouter ces habitants, sans quoi les transformations promises risquent de ne pas atteindre leurs objectifs, voire d'aggraver un sentiment d'abandon ou d'incompréhension.

POUR EN SAVOIR PLUS

Charmes, Éric. *La ville émietlée: essai sur la clubbisation de la vie urbaine*. 2011. Presses universitaires de France.

Donzelot, Jacques, et Jean-Manuel Simoes. *La ville à trois vitesses et autres essais*. Éd. de la Villette, 2009.

Lambert, Anne. « *Tous propriétaires !* »: *l'envers du décor pavillonnaire*. 2015. Seuil.

Léger, Jean-Michel, et al. *Densifier, dédensifier: penser les campagnes urbaines*. Parenthèses, 2018.

Muzard, Florian, et Sylvain Allemand. *Le périurbain, espace à vivre*. Parenthèses, 2018.

Crédit de la photo de couverture : © Matthieu de Bussac, Saint-Lambert-La-Potherie (49), 11/04/2025

L'exercice du projet collectif : un dispositif pédagogique original

Grâce à ce module original, les étudiants sont mis en situation de travail sur une problématique réelle posée par une organisation publique, privée ou associative. Pour tous les Masters de l'École urbaine, l'organisation et le pilotage sont identiques : le projet est suivi conjointement par la direction de l'École urbaine et les partenaires, à toutes les phases du projet ; un encadrement méthodologique régulier est assuré par un tuteur professionnel ou académique spécialiste de la question. Les projets collectifs permettent aux partenaires de mettre à profit les acquis de recherche et de formation développés au sein de l'École urbaine, de bénéficier d'une production d'études et de travaux de qualité, et de disposer d'une capacité d'innovation.

Les projets collectifs se prêtent particulièrement à des démarches d'étude, de diagnostic, de prospective, d'analyse comparée, voire de préparation à l'évaluation, et plus généralement à toute problématique pouvant éclairer l'organisation concernée dans une logique de « R&D ». Chaque projet mobilise un groupe d'étudiants de première année d'un des Masters de l'École urbaine. Les étudiants travaillent entre 1,5 jours et 2 jours par semaine sur des plages horaires exclusivement dédiées, pendant une durée de 6 à 9 mois (selon les Masters concernés). En formation continue, les projets collectifs concernent l'Executive master « Gouvernance territoriale et développement urbain » et mobilisent des professionnels pendant une durée de 4 mois.