



**HAL**  
open science

## La fabrique d'un habiter péri urbain : le transport et la centralité

Serge Michel Jacques Thibault, Hélène Bailleul, Denis Martouzet, Benoît Feidel

► **To cite this version:**

Serge Michel Jacques Thibault, Hélène Bailleul, Denis Martouzet, Benoît Feidel. La fabrique d'un habiter péri urbain : le transport et la centralité. Périurbanisation, créativité & durabilité, Nov 2010, Strasbourg, France. pp.39-61. hal-00654991

**HAL Id: hal-00654991**

**<https://hal.science/hal-00654991>**

Submitted on 2 Jan 2012

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

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

## La fabrique d'un habiter péri urbain : le transport et la centralité

Thibault Serge<sup>1</sup>, Bailleul Hélène<sup>2</sup>, Martouzet Denis<sup>3</sup>, Feildel Benoît<sup>4</sup>  
UMR 6173 CITERES – Département Aménagement Polytech'Tours

PériVia<sup>5</sup> est une recherche menée par l'une des équipes de l'UMR CITERES<sup>6</sup>, en collaboration avec des chercheurs de l'UMR LADYSS<sup>7</sup> et de l'IPHT<sup>8</sup>. Elle vise à mieux comprendre la mobilité quotidienne et hebdomadaire de personnes qui résident dans une commune périurbaine et mènent une activité professionnelle dans une autre commune et pour la plupart, au sein du pôle urbain voisin. Elle interroge également des individus habitant le pôle urbain et qui ont une activité professionnelle en dehors de ce pôle. Toutes les personnes enquêtées résident en Indre et Loire, un département polarisé par une agglomération française moyenne et qui regroupe plus de la moitié de la population de ce département.

Partant d'une connaissance fine de ces mobilités, tant du point de vue de leur seule dimension pratique et fonctionnelle, les distances parcourues, les modes de transport utilisés, la finalité des déplacements, etc., que du point de vue de leur rôle dans la fabrique de la spatialité des individus, c'est-à-dire en quoi le déplacement est aussi une façon d'habiter l'espace, de construire sa mise en espace par rapport aux autres, cette recherche doit contribuer à redéfinir les politiques publiques tant nationales que locales, engagées directement dans l'occupation de l'espace, afin de participer à une approche qui favorise le développement durable. Cette recherche vise notamment à éclairer la pertinence de l'un des modèles de la ville durable. Ce modèle qui n'a pas encore de formulation stabilisée comprendrait plusieurs niveaux correspondant à plusieurs échelles spatiales. Il correspond à une organisation polycentrique des espaces habités, avec une urbanisation resserrée autour de quelques réseaux de transport, collectifs de préférence, et de quelques centralités urbaines, distribuées dans l'espace en relation avec les réseaux de transports collectifs. Et rien ne nous indique actuellement que ce modèle, tout compte fait assez simple, peut inclure la complexité et la diversité des pratiques spatiales, sans pour autant chercher à prolonger et maintenir les situations actuelles.

PériVia s'appuie sur les acquis de trois recherches antérieures menées par des chercheurs de l'UMR CITERES. La première intitulée « Centralités émergentes : le nord de Tours et la fonction miroir de l'île de Nantes » fut réalisée pour le compte du Plan Urbanisme Construction et Architecture (PUCA) dans le cadre de l'appel d'offre « Ville émergente ». Terminée en 2002, elle a permis de comprendre le rôle fondamental joué par les nouvelles centralités périphériques dans les dynamiques d'urbanisation et l'évolution des pratiques spatiales des individus<sup>9</sup>. Les deux autres, « Les échelles de l'habiter » (Scalab), réalisée également pour le PUCA en 2004, et « Espaces Habités, espaces anticipés » (EhEA), réalisée pour le compte de l'Agence Nationale de la Recherche en 2007, ont

---

<sup>1</sup> Professeur en Aménagement de l'espace et urbanisme

<sup>2</sup> Docteure en Aménagement de l'espace et urbanisme

<sup>3</sup> Professeur en Aménagement de l'espace et urbanisme

<sup>4</sup> Docteur en Aménagement de l'espace et urbanisme

<sup>5</sup> Le terme PériVia renvoie à l'acronyme de la recherche en cours sur le thème : Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter, La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s). Cette recherche est menée en réponse à l'appel à projet du PUCA intitulé « La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable. Ménager les territoires de vie des périurbains » sur la période 2009-2011.

<sup>6</sup> UMR 6173 Cités territoires environnement et sociétés, Tours

<sup>7</sup> Laboratoire dynamiques sociales et recomposition des espaces (LADYSS), Paris

<sup>8</sup> Institut de politiques territoriales et d'environnement humain (IPHT), Lausanne

<sup>9</sup> Ces centralités périphériques, jusqu'alors plutôt délaissées par les recherches en sciences sociales, vues de façon négative par la recherche urbaine, ont fait l'objet d'investigation de tous ordres, par les sciences sociales et celles de l'espace. Leur observation a permis de mieux saisir un mode urbain en construction et qui intègre le péri urbain comme espace de déploiement, avec ces lieux périphériques comme de véritables nouvelles centralités urbaines produites en partie par et produisant ces espaces urbains de la faible densité.

permis de rendre intelligible la diversité et la complexité des rapports entretenus et construits par les individus à l'espace. L'espace n'est pas qu'un ensemble de lieux et de relations entre lieux, c'est une ressource engagée dans la fabrique des sociabilités, dans l'organisation et la construction des parcours de vie<sup>10</sup>.

A l'échelle de la présente recherche, nous cherchons à démontrer que la prise en compte de la complexité des mobilités à l'échelle du péri urbain des agglomérations ne peut se passer de l'étude qualitative du sens des mobilités, de la manière dont celles-ci s'inscrivent dans une relation à l'espace des habitants, et doit donc envisager l'espace et les conditions de réalisations de ces mobilités comme un objet qui est réapproprié par les individus et fabriqué par les phénomènes sociaux qui y prennent place. La durabilité du péri urbain est certes une réflexion géographique et urbanistique qui tend à devenir classique depuis une trentaine d'années, mais elle doit être réinterrogée à l'aune de ce qu'est l'habiter et de ce qui structure cet habiter.

## 1. Peuplement et périurbanisation

Le péri urbain désigne aujourd'hui un type d'espace conquis par l'urbanisation qui s'est fortement développée à partir des années mille neuf cent soixante<sup>11</sup>. Ce type d'espace concerne en règle générale la plupart des communes qui sont situées à une distance temporelle moyenne d'une agglomération centrale qui ne dépasse guère aujourd'hui les trente minutes pour la plupart des agglomérations françaises moyennes (cas de l'Indre-et-Loire avec l'agglomération de Tours). C'est donc tout un ensemble de villages, de bourgs et de petites villes qui ont vu leur population de nouveau croître après une longue période de stagnation pour les unes, de décroissance pour les autres, une période qui avait débuté à la fin de la première moitié du dix-neuvième siècle. Cette périurbanisation a également contribué à renforcer le poids démographique de ces communes proches d'une agglomération centrale qui n'avait pas perdu de population durant cette période. Cette périurbanisation a contribué à renforcer les déséquilibres en matière de peuplement avec les communes, éloignées d'une agglomération centrale, et qui aujourd'hui continuent à perdre une population dont la commune serait le lieu de résidence principale<sup>12</sup>. Ainsi, notre choix s'est orienté vers un type de département, relativement commun en France, avec une agglomération centrale moyenne, qui correspond à un espace centré et polarisé par cette agglomération, composé de deux parties, une première qui s'étend plus ou moins loin et qui regroupe des communes dont la croissance en population liée à la résidence principale est positive, et celles plus éloignées, avec une population de résidence principale toujours en baisse, comme l'indique les cartes qui suivent (cf. Figure 1), illustratives de cette dynamique du peuplement.

---

<sup>10</sup> Scalab a permis de rendre compte de la diversité des spatialités individuelles, constituant un réseau, la plupart du temps composé de très nombreux lieux fréquentés, un réseau plus ou moins étendu. La mobilité nous caractérise plus qu'une simple appartenance à un lieu. Et EhEA a permis de rendre compte des processus de fabrication de ce réseau, qui tout au long d'une vie, peut être entendu comme le résultat d'une structure commune aux individus.

<sup>11</sup> Cela ne signifie pas nécessairement que le péri urbain est un type d'espace de genèse contemporaine. Les quatre géotypes, (1) la ville définie par le principe de contiguïté entre ses composants, qui est un espace d'un seul tenant, compact, regroupant pour la plus grande partie de ses habitants, lieux d'activités, lieux de résidences, lieux de loisirs, etc., (2) la banlieue, un espace urbanisé déjà marqué par une plus faible densité, une contiguïté relative, un premier au-delà de la ville mais une composante du monde urbain, (3) puis après, un péri urbain non plus marqué par le principe de contiguïté mais par le principe de connexité, tout en étant sous la dépendance de la ville et de sa banlieue, un emboîtement d'espaces, nœud de réseaux urbains (4), ces quatre géotypes ont probablement existé de tout temps, à des degrés divers, en fonction d'une capacité à maîtriser cet emboîtement et les relations entre espaces. La nouveauté du péri urbain contemporain est fonction de son échelle, de son intensité, des moyens techniques comme les moyens de transport qui autorisent son déploiement, son étalement, sa prégnance.

<sup>12</sup> A l'inverse de celles appartenant à une aire urbaine avec son péri urbain, ces communes ont vu leur nombre de résidences secondaires augmenter plus ou moins fortement en fonction de diverses caractéristiques, pouvant ainsi être fortement peuplées pendant les périodes estivales. La densité de peuplement d'un espace a aussi une forte dimension temporelle.

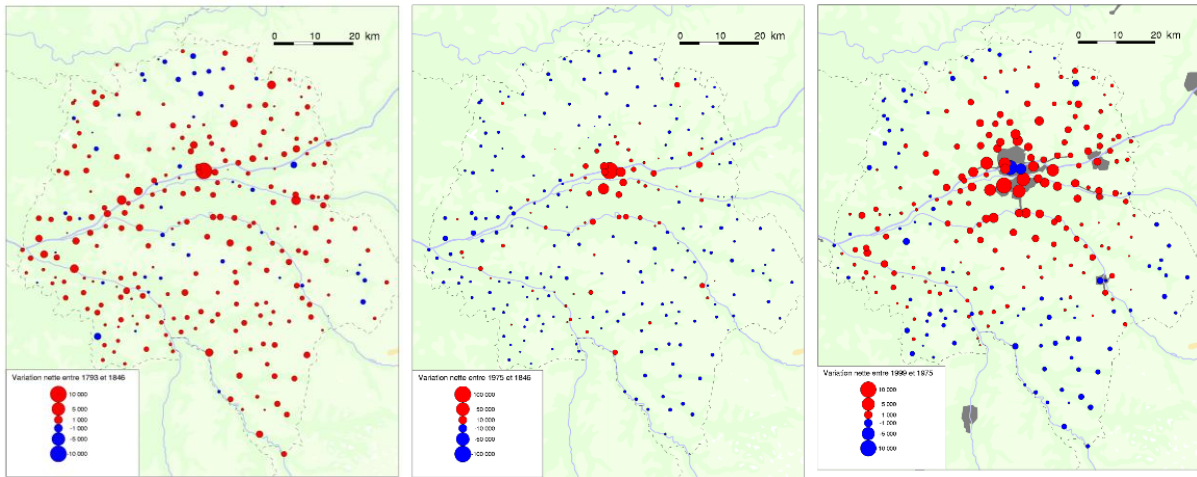


Figure 1. Dynamique du peuplement de l'Indre-et-Loire, trois périodes : 1793-1846, 1846-1975, 1975-1999<sup>13</sup>



Figure 2. Cinq exemples de dynamique de peuplement<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Analyse effectuée lors de la recherche Scalab (2004) et publiées en 2008. Voir : François Moriconi-Hébrard, Les échelles de l'habiter, Edition Recherche PUCA n° 194, 2008.

<sup>14</sup> source INSEE et site <http://cassini.ehess.fr>

Neuillé-Pont-Pierre, située sur la route nationale qui relie Tours et Le Mans, à une petite vingtaine de Kilomètres de Tours, est devenue une commune péri urbaine, tout comme Sorigny au sud de Tours. Manthelan, petite commune située bien plus au sud, mais dont la population avait moins baissé qu'à Sorigny, n'a pas pour autant échappée à la périurbanisation. Monts, située dans la vallée de l'Indre, fait partie de ces communes voisines de Tours, qui ont vu leur population croître sans cesse, une commune dont le caractère périurbain a toujours existé. Preuilly-sur-Claise, quant à elle, située aux confins de l'Indre et Loire, n'est pas une commune périurbaine si l'on s'en tient à ces seules données de population.

En se fondant sur l'analyse des dynamiques du peuplement qui ont abouti aux cartes proposées par F. Moriconi-Hébrard, l'ensemble des communes qui a regagné de la population résidentielle à partir des années 1970, possède un caractère péri urbain plus ou moins prononcé, si l'on admet la définition proposée par l'Insee qui indique qu'une commune est périurbaine dès lors qu'au moins 40% de ces actifs travaille au sein du pôle urbain, au centre de l'aire urbaine<sup>15</sup>.

Les gains de population après le début des années 1960, qui caractérisent ces communes périurbaines et la périurbanisation, ne correspondent pas dans la très grande majorité des cas à une population qui mène la quasi-totalité de ses activités au sein de la seule commune de résidence ou dans son voisinage immédiat : pour la plupart des cas, ces activités qui incluent celle de résidence, l'activité professionnelle, celles liées à la vie familiale, celles liées aux loisirs et à la chalandise, se développent sur plusieurs communes, pour une bonne part, entre la commune de résidence et l'agglomération principale du département, du moins celle la plus proche.

Cette périurbanisation correspond de fait à un élargissement de l'agglomération centrale qui inclut dorénavant ces communes périurbaines, dès lors que l'espace urbain d'une agglomération est défini à partir des pratiques citadines. Elle correspond également à un renforcement des réseaux urbains locaux par ces pratiques citadines, polarisées sur plusieurs communes, incluant les pôles secondaires existants à l'échelle départementale.

L'élargissement de l'agglomération centrale est liée aux développements de ses nouvelles centralités dites périphériques, zones de chalandises, zones de loisirs, zones d'activités, qui localisées en des sites de très bonne accessibilité par rapport à l'espace départemental voire régional, sont autant de nouveaux centres urbains, avec autour d'eux, tant en direction de la ville centre, localisée à l'intérieur de la zone urbaine incluse dans le ou les boulevards périphériques, que de l'autre côté de ces boulevards ou rocades, en direction des confins départementaux, les zones d'habitats, denses au centre de l'agglomération, et peu denses dans le périurbain.

## **2. Un modèle de la ville durable**

PériVia vise à analyser la pertinence d'un modèle de la ville durable en fonction des pratiques de déplacement liées à la ville périurbaine, sans que pour autant il s'agisse de concevoir un modèle qui autorise la reproduction ou le prolongement de ces déplacements. Plus exactement, PériVia vise à mettre en rapport un modèle et ces pratiques, considérant qu'elles doivent être prise en compte dans la conception du projet de la ville durable ; le périurbain est une composante de la ville, tout

---

<sup>15</sup> Les autres communes sont alors à dominante rurale. Ce mode de définition, fondé sur l'usage d'un seuil que tout à chacun peut contester, mais là n'est pas l'essentiel, renvoie à une représentation de l'organisation des espaces du type noyau/couronne, avec au centre la ville et alentour, la campagne. Mais un espace comme le département est également organisé par un réseau de villes, bien souvent une agglomération principale, le pôle urbain, puis un réseau de villes secondaires, etc. Une commune peut être périurbaine dès lors que ses actifs le sont de façon dominante au sein du réseau de villes et non pas uniquement en son pôle urbain principal. L'espace péri urbain d'un département par exemple n'est pas que celui de son agglomération centrale.

comme le sont la banlieue, la ville dense, etc. Il doit pouvoir évoluer, être amendé dans quelque de ses dispositifs afin d'assurer une plus grande soutenabilité des espaces urbains.

Cette évolution recherchée du péri urbain est la conséquence de plusieurs critiques négatives apportées au périurbain, allant de la consommation d'espaces, à la perte de biodiversité, jusqu'à quelques « coûts sociaux » qu'il engendre<sup>16</sup>. Les incertitudes en matière de transport individuel liées à la baisse puis la disparition prévisible des énergies non renouvelables ne sont pas l'un des moindres facteurs qui devraient nous inciter à promouvoir des politiques d'occupation de l'espace précautionneuses.

La périurbanisation contemporaine, qualifiée d'étalement urbain, est une composante d'un processus qui constitue au bout du compte un système cohérent. Ce système articule plusieurs composants tels que le développement de l'usage de l'automobile avec ses réseaux (rocares, autoroutes, etc.) à la place des transports collectifs urbains, la création de nouvelles centralités périphériques, outils du développement de l'économie de consommation, l'accession à la propriété comme moyen de constitution d'un patrimoine familial, la valorisation de la campagne, du monde rural et de la nature comme contrepoin à la ville désignée comme l'espace représentatif des méfaits principaux de notre civilisation moderne et contemporaine, etc.

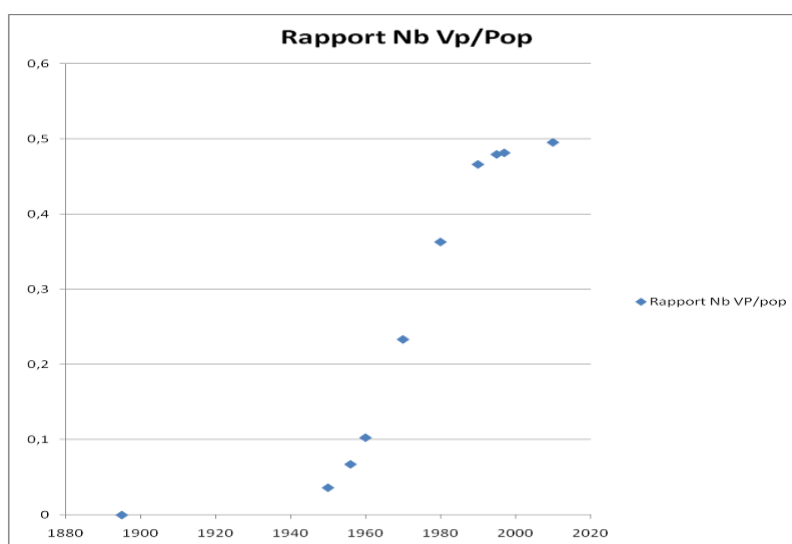


Figure 3. Rapport en entre le nombre de véhicules particuliers et la population (France métropolitaine)<sup>17</sup>

La ville soutenable est un projet qui vise à réduire les impacts négatifs de la ville, fruit de l'exploitation des énergies non renouvelables. Le projet de la ville soutenable n'est pas un projet qui peut être figuré par une maquette de ce que devrait être la ville comme les théories classiques de l'urbanisme ont pu en offrir : c'est plus sûrement un dispositif qui articule plusieurs niveaux d'organisation, avec des dimensions qui sont spatiales, sociales, environnementales, etc. Ces niveaux d'organisation sont à croiser avec plusieurs échelles spatiales, du global au local.

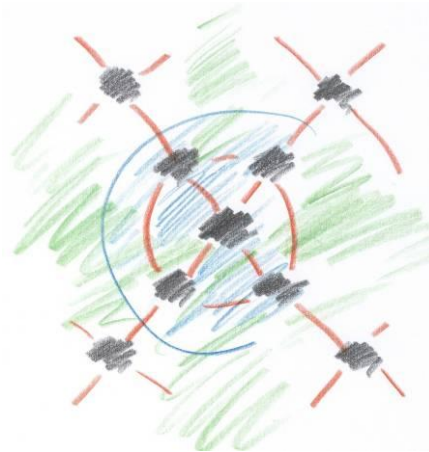
En ce qui concerne la dimension spatiale de la ville durable, définie à l'échelle d'une aire urbaine élargie, son projet est fondé sur une réduction de son étalement. Cette réduction a pu être définie par la disparition progressive du périurbain au profit d'une agglomération ramassée, limitée dans l'espace. Elle peut également correspondre à une réorganisation plus ou moins progressive de

<sup>16</sup> « Ainsi, d'après l'Institut français de l'environnement, ce sont en France, 600 km<sup>2</sup> qui sont artificialisés par an, soit l'équivalent d'un département français tous les dix ans. Et la progression des surfaces artificialisées est 4 fois plus rapide que la croissance démographique. Ce sont ces phénomènes, dits d'étalement urbain et d'artificialisation des sols qui font l'objet de cette présentation. » (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Etalement-urbain-et.html>, décembre 2010)

<sup>17</sup> Sources des données : 2010 : CCFA (<http://www.cffa.fr/>), INSEE et Doctorat de Béatrice BOURDEAU, ÉVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS ENTRE 1970 ET 2020, Université de Savoie, Chambéry

l'espace périurbain en favorisant un urbanisme de réseaux qui condense les espaces habités et les zones d'activités autour de nœuds de ces réseaux, favorisant ainsi l'emploi des transports collectifs à la place du transport individuel.

De façon schématique, l'une des versions spatiales de la ville durable peut être imagée par le schéma suivant, fondé sur une connectivité la plus forte possible entre les centralités principales de la ville dense et une plus simple connectivité entre les pôles secondaires de l'aire urbaine qui organise dans leur voisinage immédiat la ville péri urbaine.



**Figure 4. Un modèle schématique de la ville durable**

Une ville dense quasi hyper connexe, une ville périurbaine simplement connexe avec la ville dense.

Au bout du compte, la confrontation menée par PériVia entre ce modèle et les pratiques en matière de déplacement porte sur la question du niveau de connectivité. En effet le transport individuel permet une certaine hyper connectivité<sup>18</sup> : avec le réseau de voiries et un véhicule personnel, tout lieu d'une aire urbaine peut être relié directement à n'importe quel autre lieu ; Il ne peut guère être ainsi avec des transports collectifs. Si La ville dense permet le renforcement de la connectivité entre ses lieux centraux principaux, la faible densité ne le peut pas.

Ce modèle de la ville durable est fondé sur une articulation entre la ville dense et la ville non dense par les réseaux de déplacement et la densification de l'urbanisation autour de leurs nœuds centraux qui sont les points d'accès principaux aux réseaux de déplacement. Pour être effectif, un tel projet doit être partagé et soutenu par l'ensemble des collectivités territoriales concernées ; A l'échelle d'un département par exemple, cela nécessite la conception d'un schéma de cohérence territoriale établi à cette échelle.

L'état actuel des relations entre collectivités territoriales n'est pas un facteur qui favorise la conception d'un schéma de cohérence territorial conçu par l'ensemble des collectivités ayant en charge tous les espaces qui vont d'un ou plusieurs pôles urbains à leurs environnements péri urbanisés. Les rapports entre collectivités territoriales sont classiquement des rapports de coopération/conflict, chaque territoire visant tout d'abord à défendre sa position par rapport aux autres et non pas une situation incluant ce qui l'établit, c'est-à-dire ses fondements relationnels aux autres espaces environnants.

Si l'on considère l'échelle départementale par exemple, le cas de l'Indre et Loire n'a rien de spécifique par rapport à biens d'autres départements français ; il s'illustre à l'heure actuel plus par une opposition affichée, déclarée et que l'on pourrait qualifier de traditionnelle entre

<sup>18</sup> Un réseau est hyper connexe dès lors que chacun de ses nœuds est directement relié à tous les autres.

l'agglomération centrale et le restant de l'espace départemental. De plus, le mode d'élection par canton au niveau départemental et non pas par scrutin de liste, favorise la défense des intérêts locaux aux profits d'intérêts plus globaux<sup>19</sup> ; la partie l'emporte sur le tout, une modalité contraire à l'émergence d'un projet global qui intègre le péri urbain dans son espace de référence.



**Figure 5. Lotissement fermé, Saint-Mare-la-Pile, commune périurbaine de l'agglomération de Tours<sup>20</sup>**

Comme nous l'avons déjà évoqué, la périurbanisation actuelle est le résultat d'une situation, d'un système qui a trouvé sa cohérence, cette périurbanisation confortant l'existence de ce système de production. Infléchir, modifier la trajectoire de la périurbanisation par l'adoption explicite ou non d'un schéma de cohérence territorial qui embrasse tout l'espace concerné, nécessite la mise en place d'un système d'action et de décision pour concevoir un tel projet. Nous pouvons poser comme hypothèse que les conditions permettant la mise en place de ce système d'action ne sont pas actuellement réunies. Les problèmes posés par la péri urbanisation telle qu'elle est actuellement ne sont peut être pas encore suffisamment critiques voire catastrophiques pour engager l'organisation d'un tel système d'action, à même de prendre en charge la dimension holistique de la ville et sa composante périurbaine.

### **3. Habiter le périurbain**

Quel que soit le système de contraintes, fut-il très puissant, résider ici ou ailleurs procède d'un choix qui engage de nombreux registres, certains affirmant que ce choix est le produit de ces multiples registres<sup>21</sup>, de la seule économie immobilière, aux représentations de l'espace en passant par la gestion de la distance tant géographique que sociale<sup>22</sup>. Comme nous l'ont montré toutes les enquêtes réalisées dans le cadre de la recherche EhEA, résider ici ou ailleurs revient également à faire exister par la ressource spatiale une tranche de vie, de la naissance à la dernière résidence<sup>23</sup>.

Habiter le péri urbain mobilise des registres de justifications qui ne sont pas tous identiques les uns pour les autres. Mais pour la plupart, le vivre à la campagne n'est pas nécessairement une rupture mais la réactualisation d'un espace de vie déjà éprouvé<sup>24</sup>.

---

<sup>19</sup> Sur les 37 cantons d'élection du Conseil Général d'Indre et Loire, 16 sont du périmètre de Tours plus, la communauté d'agglomération qui pilote la plus grande partie du pôle urbain central.

<sup>20</sup> Ce lotissement fermé, situé en périphérie de la petite ville de Saint-Mare-la-Pile (3100 habitants), commune périurbaine de l'agglomération de Tours (située à 15 kilomètres à l'Ouest de Tours), n'est pas une forme spécifique du périurbain. Ce type d'espace, promu par ses promoteurs, protégé, existe également au sein de la ville dense, comme à Tours, plaine des deux lions notamment, un « quartier nouveau », gagné sur le lit majeur du Cher.

<sup>21</sup> La logique de la complexité nous conduit à simplement énoncer qu'un choix engage des registres et les fabrique, autrement dit, nous serions à la fois des décideurs et des décidés.

<sup>22</sup> Lussault M., De la lutte des classes à la lutte des places, Grasset, 2009

<sup>23</sup> *Espaces habités, espaces anticipés, présentation*. Rapport de recherche, Agence Nationale de la Recherche, projet NT05-2\_43722, mars 2008, module 1, [http://citeres.univ-tours.fr/compo.php?niveau=ipape&page=p\\_ipape/ipape\\_online](http://citeres.univ-tours.fr/compo.php?niveau=ipape&page=p_ipape/ipape_online)

<sup>24</sup> Andrée Fortin and Carole Després, « Le choix du périurbain à Québec », *Articulo - revue de sciences humaines* [Online], 5 | 2009, Online since 25 April 2010, URL : <http://articulo.revues.org/1416>



Le cas « Léa Léo » issu d'enquêtes réalisées pour la recherche EhEA (voir note 16) et ses prolongements, en est une illustration, tout comme il nous montre en quoi l'espace donne forme et place aux différents moments d'une vie.

*« Léa et Léo sont trentenaires. Elle est infirmière, lui, professeur des écoles remplaçant. Ils ont un enfant, Léon, un jeune garçon d'une dizaine d'années. Actuellement, ils sont propriétaires d'un pavillon à la campagne, en périphérie de l'agglomération mancelle, dans le centre ouest de la France. Léa est née au Mans, au début des années soixante dix. A cette époque elle n'y restera que six mois. Les parents de Léa et Léa partent à Nantes pour des raisons professionnelles. Après deux à trois années d'une première résidence nantaise, la petite famille déménage, mais toujours en ville, suite à la naissance d'un deuxième enfant, Lili. Deux années plus tard, la famille part à trente kilomètres de la ville, en grande périphérie nantaise, entre Nantes et Saint-Nazaire, en une petite commune le long de la « quatre voies » qui relie ces deux agglomérations. Avec Lili et ses parents, Léa change ainsi d'espace, passant de la ville à la campagne, du moins au bord d'un village avec mille mètres carrés de terrain, qui à cette distance de la métropole nantaise ne sont pas très chers. Ce déménagement permet à ses parents qui travaillent toujours à Nantes, de devenir propriétaire d'un pavillon, d'autant que la famille s'agrandira et qu'il faut l'accueillir; Léa sera ainsi l'aînée d'une fratrie de quatre enfants. Elle fera quasiment toutes ses études de l'école au Lycée au sein de la commune et des communes avoisinantes.*

*Après le baccalauréat, Léa sera conduite à faire des études d'infirmières. Pour des raisons économiques, elle choisit de tenter trois concours, celui des écoles de Saint Nazaire, de Nantes et du Mans, villes qui lui permettent de résider en famille. Elle est acceptée au Mans et quitte sa campagne pour rejoindre cette agglomération. Elle sera logée durant la première année de sa formation chez ses grands parents qui eux également habitent un pavillon de lotissement, mais en limite de la commune du mans, au sein de l'agglomération.*

*A la fin de cette première année, la rencontre d'un compagnon l'amène à déménager de chez ses grands parents pour prendre un petit logement en ville avec lui. Au bout de la seconde année, cette première vie en ménage se termine douloureusement ; le couple se sépare. Léa, en détresse, accueille Lili, qui veut prendre un peu de distance avec ses parents. Pour ce faire, Léa déménage, toujours en centre ville, en location. Un an plus tard, Léa retourne chez ses grands parents pour une courte période, juste avant de commencer sa carrière d'infirmière, alors que Lili débute ses études supérieures en louant une chambre universitaire. Léa reprend un petit logement en ville qu'elle changera au bout de deux années pour un autre appartement à loyer modéré. Elle rencontre alors Léo qui vient vivre avec elle. Avec la naissance annoncée de Léon, le jeune couple recherche un autre logement plus grand à loyer modéré. Deux ans plus tard, avec les conditions accordées aux jeunes ménages, ils recherchent un terrain à proximité du Mans, pour offrir à leur jeune enfant un espace de jeu, un lieu de résidence proche de celui que Léa et Léo avaient connu ; « nous voulions du terrain » (Léo vient d'une famille d'agriculteurs). Le travail de Léo l'amène possiblement à prendre des postes dans tout le département ; La périphérie mancelle est encore suffisamment centrale.*

*Léon grandit. Il devra bientôt aller au collège puis dans l'un des lycées de l'agglomération du Mans. Mais après cette petite dizaine d'années de résidence en périurbain, Léa et Léo envisagent de déménager. Léo, adepte de la course à pied, veut s'éloigner de ses parents et changer de région, découvrir d'autres paysages et commencer ainsi une nouvelle tranche de vie, mais à la montagne. Quand à Léa, elle souhaiterait plutôt se rapprocher de ses parents, frères et sœurs, revenir en région nantaise, d'autant que son village de jeunesse lui reste très attaché.*

*La négociation (spatiale) commence tout en envisageant encore de vivre possiblement en périphérie d'une ville, à la montagne pour Léo, prêt de l'océan pour Léa, à une distance plus grande pour l'un et plus proche d'une partie de la famille pour l'autre. »*

Habiter le péri urbain c'est se déplacer et plus nécessairement au centre du pôle urbain voisin qui n'est plus que l'un des espaces fréquentables parmi tant d'autres. L'examen du cas de Léa nous l'aurait bien probablement montré, comme l'illustre la carte suivante, prise parmi d'autres, réalisées dans le cadre de la recherche Scalab et ses prolongements.

Cette carte représente les différents lieux fréquentés par Madame Z, enquêtée en 2007, à cette époque, mariée, résidant à Beaugency, une commune à la limite de l'aire urbaine d'Orléans selon le classement Insee. Travaillant à Olivet, commune située dans la première couronne de l'agglomération orléanaise, madame Z est une périurbaine de cette agglomération. Cette carte comprend tous les lieux fréquentés au cours des douze derniers mois avant l'enquête. Chacun d'eux à une surface proportionnelle au temps passé au lieu, chaque cercle étant coloré en fonction des diverses activités menées dans le lieu.

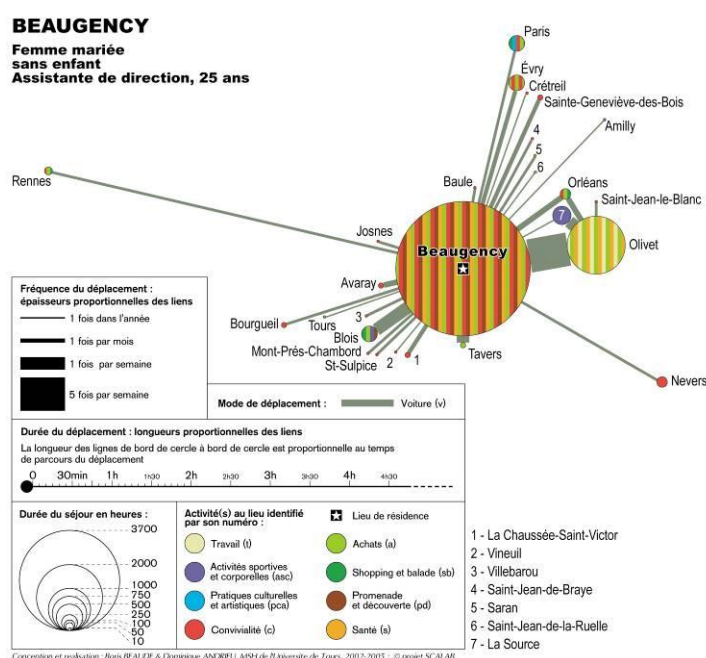


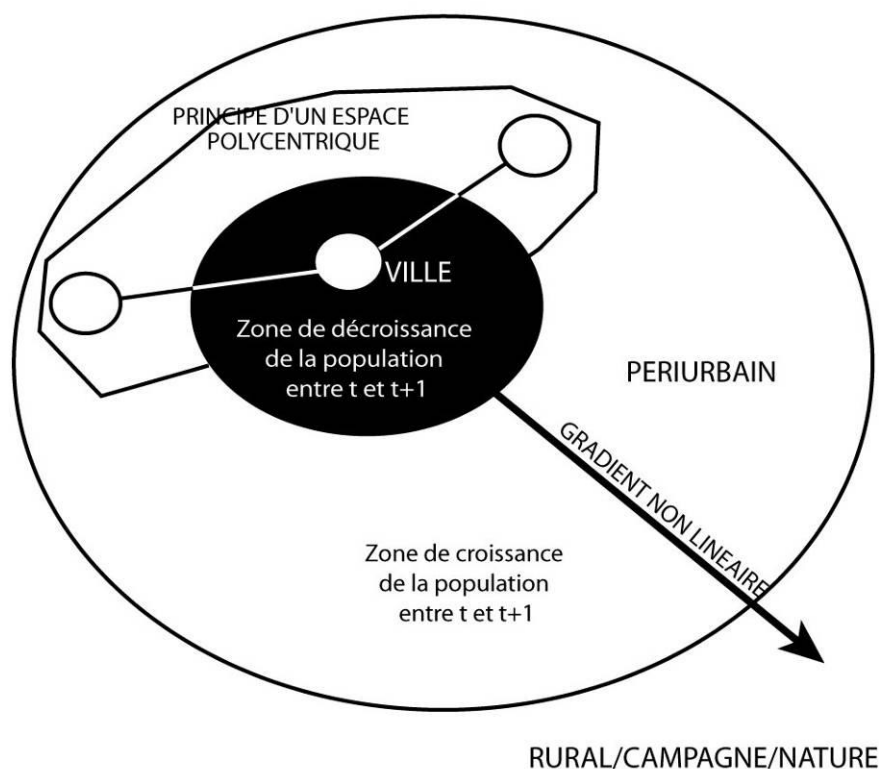
Figure 6. La carte des lieux fréquentés par Madame Z durant douze mois consécutifs<sup>25</sup>

Dominé par le sous ensemble composé du lieu de résidence et du lieu d'activité, la spatialité de Madame Z, une péri urbaine de l'agglomération d'Orléans, est fort riche et diversifiée. Confronter ce type de pratiques spatiales, qui couplent lieux de centralités et déplacements, sans que l'on puisse affirmer qu'elles auraient une spécificité liée à un mode vie péri urbain, au principe de la durabilité est le défi porté par PériVIA.

#### 4. Un modèle conceptuel du périurbain

Le terrain d'étude de la recherche est le péri urbain de la ville de Tours, ou plus largement le phénomène péri urbain dans le département d'Indre-et-Loire (considérant que des villes secondaires comme Amboise, Loches ou Chinon peuvent également être au centre d'une couronne périurbaine). Le principe retenu pour définir la couronne périurbaine est celui représenté dans le schéma suivant (cf. Figure 7) :

<sup>25</sup> Source : SCALAB, Les échelles de l'habiter, Rapport de recherche pour le PUCA, 2006



### Représentation schématique du périurbain dans la recherche Périvia

L'espace périurbain est défini par la zone de croissance de la population sur une période donnée, en opposition avec la décroissance d'une zone "centrale" sur la même période. Cependant cette zone n'est pas considérée comme uniforme (Principe d'un espace polycentrique). Dans la recherche, le périurbain est envisagé comme un espace présentant de la diversité. Le gradient est l'outil qui permet d'envisager cette diversité en choisissant délibérément des terrains différents allant de ce que l'on peut qualifier de "ville" à ce que l'on peut qualifier de "rural".

**Figure 7. Le périurbain comme gradient**

Pour réaliser l'analyse géographique du périurbain tourangeau et parvenir à la définition d'un gradient du périurbain représentant la diversité de la « réalité périurbaine », nous établissons un diagnostic des espaces périurbains en Indre-et-Loire. Les indicateurs permettant de spécifier ces espaces peuvent être de l'ordre de :

- la composition sociale des communes et son évolution dans le temps (démographie)
- la morphologie urbaine et paysagère des communes (pavillonnaire/collectif) ou les qualités paysagères (rapport bâti/non bâti, évolution)
- les modes de vie : habiter (maison isolée, maison de ville) et mobilités (domicile/travail et autres).

Le principe d'un gradient du périurbain renvoie à l'idée que si l'on peut prendre le parti de délimiter l'espace périurbain d'un point de vue géographique (en prenant notamment pour critère l'évolution démographique), celui-ci ne renvoie pas à un modèle d'habiter unique ni à des conditions socio-spatiales univoques. A l'intérieur de cet espace périurbain, les ressources pour habiter et se déplacer ne sont pas uniformément disponibles et suivent une organisation qu'il s'agit d'identifier.

L'établissement d'un gradient fait référence à l'idée que l'espace organisé offre des ressources pour habiter, mais que celles-ci ne sont pas appropriées par tous les individus de la même manière, et qu'ils se trouvent dans des situations marquées par un système de contraintes plus ou moins fort (entre l'habitant d'une maison isolée à distance d'un pôle secondaire et de la ville centre et l'habitant d'une maison de ville à proximité d'un système de transport collectif et de services).

La définition du terrain d'étude répondra à la nécessité d'établir une typologie des espaces périurbains pouvant suivre le gradient théorique suivant : ville-pôle secondaire-commune périurbaine-commune rurale. L'élaboration du diagnostic de l'espace périurbain tourangeau visera à identifier plus spécifiquement cette diversité du périurbain dans le cas d'étude.

Pour schématiser ce gradient nous avons établi que différents types de communes périurbaines pouvaient émerger (cf. Figure 8):

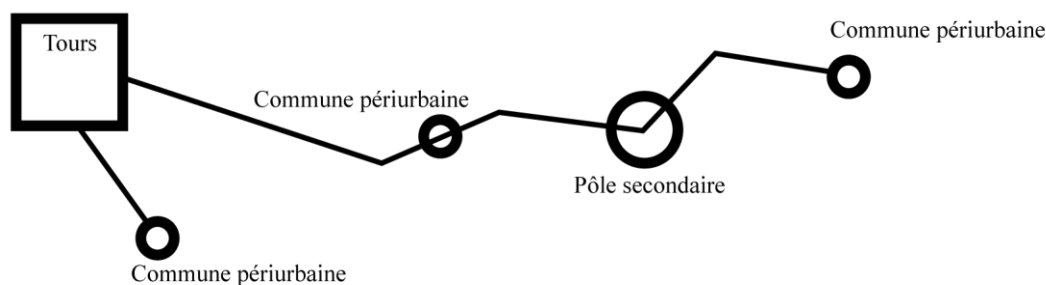


Figure 8. Le gradient du périurbain tourangeau

L'enquête vise alors à favoriser l'exploration de ces différentes configurations du périurbain, allant de l'habitant de la commune périurbaine directement polarisée par Tours, à l'habitant d'une commune périurbaine « multipolarisée » par Tours et un autre pôle, à l'habitant du pôle secondaire, jusqu'à l'habitant de la couronne périurbaine du pôle secondaire (qui *a priori*, n'est pas polarisée par Tours). Le choix d'un gradient, allant de l'hyper-urbain au périurbain le plus éloigné de Tours, est conditionné par l'objectif de mettre en évidence la place et le rôle des pôles secondaires. Ceux-ci peuvent être définis comme « pôle urbain du périurbain de Tours » et présentent eux-mêmes « leur » périurbain. En tant que pôles, ils présentent, pour certains motifs de déplacement, un choix alternatif à Tours. La position géographique (inséré dans les réseaux de transport) des communes rurales, entre pôle principal et pôle secondaire ou au-delà du pôle secondaire amène à faire l'hypothèse que les déplacements – et, par suite, la mobilité – des personnes habitant en commune rurale périurbaine situé entre un pôle secondaire et Tours ne seront pas les mêmes que pour une commune rurale plus éloignée de Tours que ne l'est le pôle secondaire. Le second objectif de ce gradient est de nous permettre de refléter la diversité des pratiques et de l'habiter dans le périurbain.

## 5. Les terrains et méthodes d'analyse

La recherche PériVia pose pour principe méthodologique une analyse conjointe de l'*offre territoriale* – organisation spatiale engendrée par les politiques publiques d'aménagement mais également par les dynamiques économiques et sociales à l'œuvre – et de la *mobilité périurbaine*, comme caractéristique spécifique d'un mode d'habiter. Pour mener à bien cet objectif il a été identifié deux terrains d'étude : d'une part, celui des acteurs de l'aménagement à l'échelle départementale et de leurs modèles d'action territoriale et, d'autre part, celui des habitants et de leurs pratiques de mobilité.

### 5.1. Analyse des politiques territoriales du périurbain tourangeau

La question centrale de la recherche, à savoir, quelles sont les conditions pour une durabilité des espaces et des sociétés dans les périphéries urbaines engage la recherche à identifier les mécanismes qui sont à l'œuvre dans l'habiter périurbain. Nous avons défini que la capacité à habiter des individus du périurbain résulte à la fois des compétences individuelles mais aussi de la manière dont ils concilient les opportunités et contraintes du territoire. Ainsi tous les territoires n'offrent pas les mêmes conditions et les mêmes possibilités d'actions pour les individus, ce qui, en relation avec les

compétences de chacun à se déplacer, et à pratiquer les espaces, joue, influe sur les potentiels leviers pour une durabilité des mobilités périurbaines. C'est pourquoi dans ce contexte, l'analyse particulière des mobilités périurbaines en Indre-et-Loire à partir des pratiques des individus est couplée, enrichie par l'analyse de l'offre territoriale. Cependant, en matière de durabilité, et notamment par le fait que ces préoccupations sont encore récentes en aménagement-urbanisme (loi SRU, Grenelle) l'offre territoriale existante ne suffit pas à envisager pleinement les conditions et opportunités d'une mutation des comportements. C'est pourquoi il apparaît important, en complément d'un diagnostic de l'existant, de mener l'enquête sur l'offre territoriale « en projet », celle qui émergera, à moyen terme, des politiques d'expérimentation, en cours de réalisation, qui sont portées par les différents acteurs territoriaux d'Indre-et-Loire. Dans un premier temps cette offre territoriale en projet est analysée à travers les documents de planification et de gestion territoriale disponibles, en ayant le souci d'identifier comment les problématiques de la mobilité, de la durabilité et de l'habiter périurbain sont analysées par les acteurs et quelles actions ils engagent dans ces différents domaines.

L'approche des documents de planification et de gestion des territoires périurbains (SCOT, PDU, Charte de Pays, Contrats de Pays) est menée dans le cadre du mémoire de recherche d'une étudiante en Master au Département Aménagement de Polytech'Tours. L'objectif de ce travail est d'analyser et de comparer les objectifs identifiés dans le cas de l'Indre-et-Loire avec ceux d'autres territoires (Rennes, Lyon, Nantes, etc.). Ce mémoire de recherche vise à identifier et à évaluer les mesures envisagées ou en cours de réalisation dans ces territoires du point de vue de la durabilité qu'ils proposent en termes de mobilité et d'habiter périurbain.

## **5.2. Méthode : focus group**

Dans un second temps, il a été mené une enquête plus qualitative sur la vision de la durabilité du périurbain chez les acteurs qui ont en charge de les territoires urbains (agglomération tourangelle) et périurbains du département d'Indre-et-Loire. Cette enquête vise à préciser les opportunités et les contraintes qui sont aujourd'hui identifiables dans l'action territoriale dans le périurbain tourangeau (capacités d'innovation, contraintes actuelles, juridiques, financières, techniques, etc.).

L'enquête a été menée sous la forme d'un *focus group*<sup>26</sup> rassemblant les acteurs techniques de l'Indre-et-Loire. En parallèle du diagnostic critique de l'offre territoriale dans le périurbain tourangeau, et pour compléter l'analyse de la vision des acteurs en matière de durabilité du périurbain, accessible à travers les documents de planification et les actions mises en œuvre, les chercheurs de l'équipe IPAPE ainsi qu'un groupe d'étudiant travaillant sur le diagnostic territorial ont organisé, en novembre 2010, un focus group avec les acteurs du territoire d'Indre-et-Loire. Ce groupe de discussion a eu pour thème la mobilité et la durabilité du périurbain tourangeau et a proposé aux participants de réfléchir collectivement aux opportunités et aux difficultés d'une telle politique d'aménagement. Rassemblant une diversité d'acteurs (Région, Département, collectivités locales, associations) le groupe de discussion a permis d'élucider les représentations que se font ces acteurs de la problématique, mais aussi des moyens d'action à mettre en œuvre, individuellement ou collectivement pour tenter de répondre à ces enjeux.

L'objectif d'un tel focus group est également de mettre à jour les difficultés que rencontrent les acteurs territoriaux pour coordonner leurs actions (gouvernance), pour penser d'une manière globale le problème de la durabilité (approche globale transport-urbanisme), et enfin pour mener concrètement leurs actions (outils techniques). A partir de la retranscription des échanges, nous avons identifié la vision du périurbain tourangeau durable que prônent et que défendent les acteurs

---

<sup>26</sup> Un focus group (ou groupe de discussion) est une forme de recherche qualitative qui prend forme au sein d'un groupe spécifique culturel, sociétal ou idéologique, afin de déterminer la réponse de ce groupe et l'attitude qu'il adopte au regard d'un produit, d'un service, ou d'un concept.

territoriaux (Livre blanc<sup>27</sup> d'une mobilité durable en Indre-et-Loire). Cette vision est alors un point de départ pour l'analyse et la comparaison de l'offre territoriale « en projet » et de l'habiter périurbain tel que nous l'identifions grâce à l'enquête auprès des habitants.

### 5.3. Analyse des pratiques de mobilité des habitants

Le protocole élaboré conjointement à l'analyse des politiques d'aménagement vise la compréhension des modes d'habiter périurbains, dans leur grande diversité, l'identification des mécanismes sociaux et collectifs de structuration de ces modes d'habiter, ainsi que l'analyse des choix, et des justifications de ces choix, opérés par les individus, tant au niveau des localisations spatiales que des modalités de déplacements. Ainsi, l'objectif porté par le protocole d'enquête mis en œuvre et explicité ci-après est bien d'apporter des éléments de compréhension sur la structuration et l'organisation tant des espaces que des modes d'habiter périurbains, et de tendre ainsi, dans une perspective pragmatique, vers l'identification de solutions susceptibles de répondre à cet enjeu constitutif de la périurbanité, la mobilité, à l'épreuve de la durabilité des espaces.

Le protocole vise donc, pour la partie de l'enquête qui concerne la dimension individuelle, à interroger des individus identifiés a priori comme périurbains, habitants du périurbain et se revendiquant comme tel, mais aussi personnes développant des modes de faire avec l'espace pouvant correspondre aux critères de périurbanité, sur leurs mobilités quotidiennes et, plus largement, leurs modes d'habiter. L'approche adoptée (cf. Figure 9) vise notamment à confronter le discours des habitants à la réalité de leurs pratiques spatiales.

<b>Phase 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Explication des conditions d'enquête</li> <li>▶ Prise en main du matériel GPS</li> <li>▶ Etat des lieux des mobilités de l'habitant</li> </ul>
<b>Phase 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Enregistrement des déplacements</li> <li>▶ En temps réel</li> <li>▶ Durant une semaine</li> </ul>
<b>Phase 3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Collecte des données par l'enquêteur</li> <li>▶ Représentation cartographique</li> <li>▶ Traitement statistique</li> </ul>
<b>Phase 4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Présentation des résultats à l'habitant</li> <li>▶ Commentaire de la carte</li> <li>▶ Entretien d'approfondissement</li> </ul>

Figure 9. Phasage du protocole d'enquête auprès des habitants

En ce sens, le protocole d'enquête a été construit de façon à permettre l'expression en première instance de l'image que l'individu se fait de sa mobilité, depuis les conditions exprimées de son actualisation dans la quotidienneté, à l'échelle d'une semaine, à l'inscription de cette manière de « faire mobile » avec l'espace dans une trajectoire biographique, et les multiples évolutions de cette mobilité que sont susceptibles d'engendrer les différentes étapes de la vie de l'individu. Dans un premier temps, il a donc été établi la nécessité de récolter un « récit des mobilités » précédant un relevé GPS objectif des pratiques spatiales des individus. Dans ce premier entretien, l'enquêteur donne pour consigne à la personne de « raconter les principales modalités de sa mobilité », afin non seulement de faire émerger des données sur la mobilité, mais également un « discours d'existence » permettant de connaître les conditions dans lesquelles se manifestent ces pratiques mobiles. Le premier entretien permet d'établir un « schéma de la mobilité » type (incluant les lieux, leur

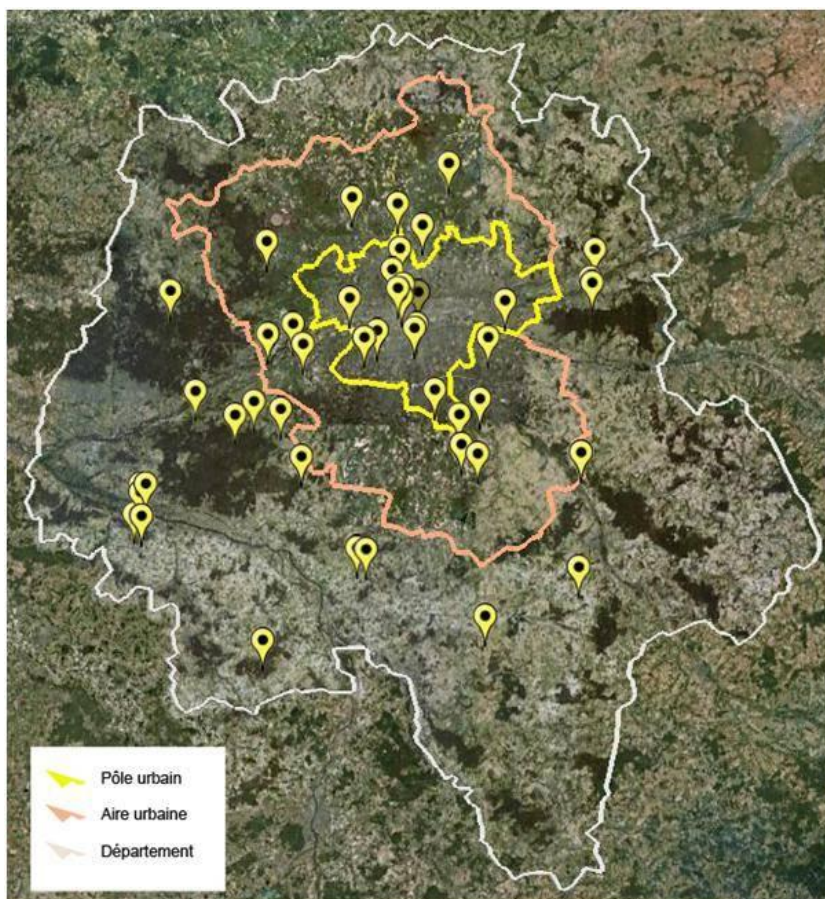
<sup>27</sup> Le livre Blanc de la mobilité durable dans le périurbain tourangeau rassemble l'ensemble des pistes de réflexions qui ont été identifiées lors du groupe de travail avec les acteurs de l'aménagement. Il a été rédigé par les étudiants de Master et fera l'objet d'une validation par les acteurs concernés.

localisation, la fréquence des déplacements, les activités dans les lieux visés par la mobilité, etc.) et d'entrevoir les opportunités et les contraintes ressenties par l'individu par rapport à sa mobilité, mais aussi le sens que la personne enquêtée lui donne. La pertinence du « récit de mobilités » est justifiée, notamment parce qu'il permet une mise en perspective de la mobilité avec les modes d'habiter, les valeurs, les habitudes, etc. des individus, incitant l'individu à mobiliser des éléments plus lointains dans le temps que l'échelle de la quotidienneté obtenue grâce au relevé GPS mis en œuvre dans la seconde phase de l'enquête.

Dans un deuxième temps donc, nous avons proposé d'équiper l'individu enquêté d'un matériel GPS permettant de « pister » l'ensemble de ses déplacements quotidiens à l'échelle d'une semaine. À l'issue de cette seconde étape nous obtenons donc un relevé objectif de l'ensemble des pratiques spatiales quotidiennes de l'individu. Ces données permettent dès lors d'opérer une mesure statistique et objective des pratiques spatiales pouvant être qualifiées de périurbaines et un traitement cartographique de la trace GPS, l'identification des temps et des modes de déplacement, ainsi que l'identification des principaux lieux fréquentés par l'individu, autrement dit l'identification de l'échelle spatiale de son habiter. L'exploitation des données récoltées grâce à l'équipement GPS des individus ne se limite cependant pas à ces traitements statistiques et cartographiques, puisque notre protocole d'enquête a été construit de façon à utiliser l'image de cette trace GPS, sur une semaine, comme outil de réactivation, susceptible de fonctionner comme un embrayeur de discours, amenant l'individu à questionner l'image qu'il se fait de son habiter par la confrontation avec une image de la réalité de ses pratiques spatiales.

La troisième et dernière étape du protocole d'enquête consiste ainsi à revenir vers l'individu interrogé et pisté pour lui soumettre, au cours d'un entretien de réactivation, l'image cartographique de sa trace GPS, procédant de la sorte à une « herméneutique cartographique » (Bailleul & Feildel, 2010 ; Feildel, 2010 ; Martouzet *et alii*, 2010) de ses pratiques spatiales quotidiennes, cette dernière étape devant nous permettre d'approfondir avec l'individu lui-même les conditions, entre contraintes et opportunités, susceptibles de constituer des leviers, au niveau individuel, à la réalisation de la durabilité des espaces périurbains.

Dernière précision : le stock de personnes contactées, stock dans lequel nous puisons pour constituer notre échantillon définitif répond à l'exigence de diversité social (âge, sexe, catégorie professionnelle, composition de la famille) et à une double exigence géographique (cf. Figure 10) : la répartition sur l'ensemble du territoire, notamment en fonction du type de commune de localisation du logement (proche banlieue, pôle secondaire, petite commune dépendant de l'agglomération et/ou d'un pôle secondaire, à proximité des grands axes ou non) et une répartition en fonction d'une typologie de quartier, référant elle-même à des grandes figures de logement.



**Figure 10. Répartition géographique de l'échantillon potentiel de 79 personnes**

L'échantillon des individus qui sera choisi par rapport à ce stock potentiel des personnes contactées, permettra de faire varier les facteurs qui sont explicatifs ou non par rapport à une problématique de la durabilité du périurbain tourangeau. C'est pourquoi nous avons identifié différents axes de développement, qui présentent des logiques géographiques et sociales particulières à l'échelle du département :

En première intention, il apparaît primordial pour cette recherche de ne pas considérer le territoire périurbain comme un tout cohérent et comme un territoire offrant en tout point les mêmes conditions. C'est pourquoi, il faudra en parallèle de l'enquête, mener plus avant l'analyse du contexte périurbain. Dans un premier temps, qui sera confirmé ou infirmé par des recherches plus précises, il est apparu nécessaire d'identifier, à partir du schéma de principe du gradient du périurbain, des axes ayant tous pour point de départ la ville de Tours, mais prenant des directions différentes (Loches, Amboise, Nord Nord-Est, Chinon et Sud).

**TOURS - MONTLOUIS - AMBOISE - POCE-SUR-CISSE.** Cet axe présente le cas typique du schéma présenté précédemment. Montlouis est distant de 12 km (par la route) de Tours, Amboise de 26 km, Pocé-sur-Cisse de 29 km. Le réseau de cars du Conseil Général relie ces communes et Amboise et Montlouis sont situés sur la ligne de chemin de fer reliant Blois à Tours (et plus largement Paris et Orléans à Tours)

**TOURS-CHINON.** Les pôles, distant de 48 km, forment ce deuxième axe qui a pour caractéristiques majeures : de relier deux pôles disposant chacun de leur bus urbains ; d'être reliés par les cars du Conseil Général ; d'être reliés par le train ou les cars de la SNCF (en 52 minutes minimum) ; d'être reliés par route et par voies à caractéristiques autoroutières ; d'être séparés par un espace intermédiaire peu voire pas habité (forêt de Chinon).

**TOURS - NNE DE LA TOURAINE (NEUVY-LE-ROI, 36 KM, CHATEAURENAULT, 38 KM...).** Ces communes sont reliées à Tours par les cars du Conseil Général. L'intérêt de cet axe réside dans le fait qu'il passe, à



l'entrée de Tours (Tours-Nord, Notre-Dame-d'Oé) par d'importantes zones d'emploi qui ne sont desservies par les transports en commun qu'au départ de Tours-Centre. De plus la proximité des pôles secondaires et la dynamique de périurbanisation font que ces pôles d'emploi ont tendance à être inclus et intégrés à l'aire urbaine de Tours.

**TOURS - LOCHES (41 KM, PAR LA RN 143).** Tours et Loches sont reliées par les cars et les TER SNCF (en 46 à 63 minutes). Loches est par ailleurs un nœud local en ce qui concerne les cars du Conseil Général. Une caractéristique de cet axe est de passer à proximité de Tauxigny, petite commune et important pôle d'emploi, desservi par la halte routière SNCF.

**TOURS - POLES DU SUD : SAINTE-MAURE-DE-TOURAINE (39 KM) ET DESCARTES (56 KM).** Le pôle de Sainte-Maure a la caractéristique d'être desservi à la fois par l'autoroute A10 et par le TER (22 à 25 minutes). L'urbanisation au sud du département est ainsi fortement favorisée par la présence de l'autoroute. De plus la desserte des cars du Conseil Général est caractérisée par un nombre plus important de lignes transversales dans ce secteur (de pôle secondaire à pôle secondaire).

La définition de ces différents axes est à la base d'une analyse différenciée de l'offre territoriale dans les territoires périurbains du département. Cette analyse a notamment été menée à l'occasion du travail d'un groupe d'étudiants de Polytech'Tours qui vise à établir un diagnostic critique de la mobilité et du périurbain en Indre-et-Loire. Ce diagnostic critique se concentre essentiellement sur la définition et la compréhension de l'offre territoriale du périurbain tourangeau pour tenter d'en dégager les impacts sur la mobilité périurbaine et sur les leviers d'une recherche de durabilité dans ce domaine.

## 6. Premiers résultats et conclusion

Les premiers entretiens et la réalisation du groupe de travail avec les acteurs de l'aménagement qui interviennent dans le département d'Indre-et-Loire ont soulevé comme entrave à la durabilité la prépondérance du véhicule individuel dans la mobilité périurbaine, que celui-ci soit identifié comme un mode subi ou choisi par les habitants de ces territoires<sup>28</sup>. Les questions de l'intermodalité insuffisante et de la prépondérance des infrastructures routières dans les projets d'aménagement du département (investissement routier > investissement transport en commun) ont été soulevées pour mettre en évidence que le schéma du tout voiture est entretenu par les politiques d'aménagement qui sont menées actuellement. Cependant, si les acteurs condamnent unanimement le véhicule personnel, l'identifiant comme l'une des causes principales de la non-durabilité du périurbain, ils conçoivent aussi les limites d'une solution « tout transport en commun » dans ce type d'espace peu dense. Les acteurs restent conscients que la flexibilité nécessaire aux déplacements de catégories de populations diverses, aux activités et aux emplois du temps extrêmement variables, ne peut être apportée par une solution de transport de masse. Par ailleurs, chez les acteurs rencontrés et notamment ceux qui opèrent dans le domaine du transport, l'approche privilégiée reste celle d'une « gestion des flux » et non d'une compréhension des conditions de réalisation et du degré de complexité de la mobilité quotidienne (correspondant plus à un chaînage d'activités, hautement variable, en fonction des jours, des heures, des conditions sociales ou climatiques).

La vision esquissée par les professionnels lors du groupe de travail met en évidence deux difficultés principales pour un aménagement durable des territoires périurbains : d'une part, la transversalité nécessaire des problématiques de transport et d'urbanisation dans le péri urbain et, d'autre part, la difficulté de gouvernance de ces territoires périurbains qui, même si ils renvoient à des institutions

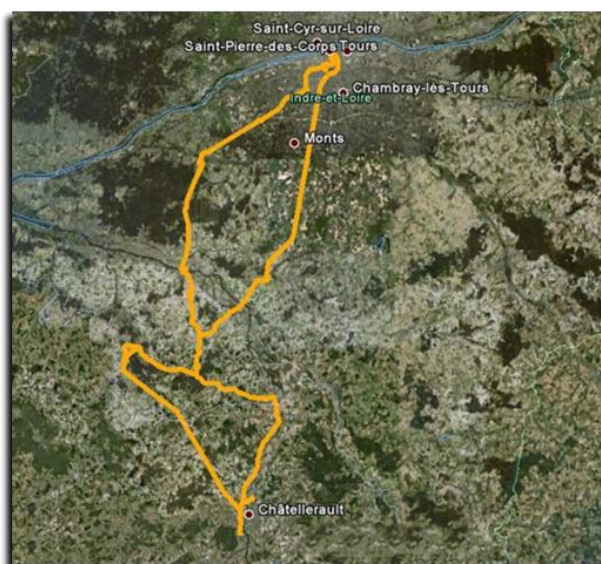
---

<sup>28</sup> Pour certains acteurs du transport et de l'aménagement, la voiture est considérée comme un mode subi par les populations, qui n'ont d'autre alternative dans ces milieux peu denses. Pour d'autres acteurs, celle-ci est un mode choisi car il explique que les populations continuent d'utiliser majoritairement la voiture, même là où l'offre de transport en commun est disponible. Cette distinction entre subi et choisi n'est cependant pas poussée plus loin, notamment vers la question des valeurs qui sont associées à la voiture individuelle (liberté, flexibilité) et des raisons de ce choix modal, généralement mal connus des acteurs professionnels.

existantes (EPCI, Département, Région), posent encore le problème de leur coordination à l'échelle de ces vastes territoires que sont les agglomérations et leurs aires urbaines. Les outils aujourd'hui connus (SCOT, Schémas départementaux, Schémas régionaux) ne sont pas adaptés à une gestion des territoires périurbains soit parce que leur échelle est trop réduite, soit parce qu'ils sont trop sectoriels. Face à ce constat les acteurs expriment l'idée que le modèle de gouvernance des territoires périurbains aura un impact extrêmement fort sur le modèle de ville et de relation de la ville à son espace périurbain<sup>29</sup>.

Cependant, l'intermodalité que les acteurs professionnels identifient comme la solution à privilégier dans ces territoires périurbains est, dans les faits, relativement dépendante du type de mobilité concerné : si elle existe déjà à l'échelle des mobilités de travail, relativement régulières (dans les cas d'emplois à temps plein), qu'en est-il de cette intermodalité pour les mobilités plus flexibles telles que les loisirs, les activités de commerce ou encore à l'échelle de populations spécifiques telles que les jeunes ou les personnes âgées ? Les pratiques spatiales, révélées par l'enquête en cours auprès d'un échantillon d'habitants du périurbain tourangeau, nous ont permis de constater qu'à l'échelle de la semaine, la mobilité fait déjà référence à des pratiques qui combinent les modes (voiture, train, marche à pied, vélo). Mais cette intermodalité reste encore grandement favorable à la voiture particulière, même si pour certaines personnes, le train peut être un mode très fréquemment utilisé. Cependant, comme nous l'avons montré précédemment, dans cette recherche, la « durabilité de la mobilité périurbaine » n'est pas mesurée à partir du calcul d'une quantité de gaz à effet de serre produite par les déplacements en voiture, mais cherche à éclairer les arbitrages des individus qui habitent le périurbain, qui ne sont pas seulement fonction d'un système de contraintes, mais aussi de préférences, de valeurs qu'ils associent à leur mobilité et aux espaces qu'ils habitent.

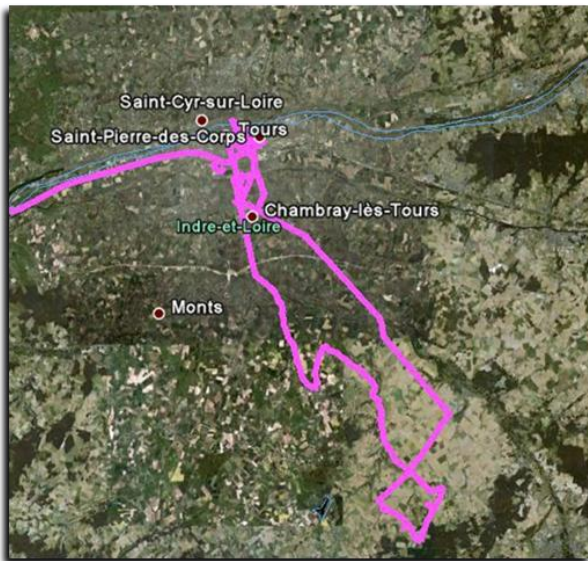
Ainsi les premières enquêtes menées à l'échelle d'une semaine ont montré que la problématique de la mobilité et du périurbain n'est pas uniquement fonction d'une localisation du domicile par rapport au lieu de travail. Comme le montrent les deux exemples suivants, choisis pour leur situation contrastée (N2 habite à 55,8 Km de son travail, M1 à 8Km), la distance parcourue quotidiennement, le fait de privilégier tel ou tel mode de transport, ne vont pas être les seuls facteurs qui vont conditionner la durabilité du mode de vie et de la mobilité qui lui est associée.



N2		
	Semaine	Week-end
Voiture	227	113
Train	136	0
Pied	2	1,6
Bus	16,5	0
Vélo	0	0
Distance totale	381,5	114,6
Distance au lieu de travail : 55,8		
Localisation Domicile : Luzé		

Figure 11. N2 - Cartographie des déplacements et relevé des distances par mode de transport

<sup>29</sup> Les démarches inter-SCOT ont été citées en exemple, tout comme les « contrats d'axe » qui permettent de définir des outils de coordination des politiques à des échelles plus vastes que celles définies par les EPCI classiques.



M1		
	Semaine	Week-end
Voiture	245	14
Train	0	286
Pied	1,8	5
Bus	9	12
Vélo	0	0
Distance totale	255,8	317

Distance au lieu de travail : 8km

Localisation Domicile : Tours

**Figure 12. M1 - Cartographie des déplacements et relevé des distances par mode de transport**

Les deux cas rapidement illustrés ici montrent qu'en termes de durabilité, il ne peut si simplement être établi un gradient entre les habitants de la ville centre et ceux de la périphérie éloignée du département. Selon les conditions de vie de la personne, les contraintes de son activité, sa situation familiale, ses réseaux de sociabilité, la mobilité va pouvoir être configurée très différemment mais donner des résultats relativement similaires à l'échelle du flux : un nombre de kilomètres parcouru en voiture relativement similaire, un usage des transports en commun avéré (pour le déplacement domicile-travail d'un côté, pour les loisirs du week-end de l'autre) des distances à pied très limitées. Sans aborder avec les individus les raisons de ces déplacements (structure de la mobilité), de leur configuration spatiale et temporelle (agenda), des choix qui les sous-tendent (coût économique, coût social), de la cohérence avec les valeurs personnelles (écocitoyenneté, individualisme) ; toute la complexité du phénomène de la mobilité est mise de côté. C'est l'objectif de la recherche PériVia, et de celles qui l'ont précédée, que d'aboutir à une compréhension de la mobilité par rapport au sens qu'elle prend pour les individus qui la mettent en œuvre. La connaissance des pratiques spatiales des habitants du périurbain, de leurs logiques et de leurs raisons d'agir, permet une compréhension de la structure de l'habiter périurbain qui questionne les modèles de ville durable qui sont aujourd'hui proposés, débattus ou suivis par les acteurs de l'aménagement, non pas pour les contredire, mais bien pour leur imposer une plus grande complexité. Une complexité qu'il est nécessaire d'intégrer dans leur conception, mais aussi dans leur mise en œuvre dans les territoires périurbains.