



**HAL**  
open science

## Expertise et planification territoriale dans l'agglomération toulousaine : les recompositions centre-périphérie à l'oeuvre

Pierre Lefevre, Séverine Bonnin-Oliveira

### ► To cite this version:

Pierre Lefevre, Séverine Bonnin-Oliveira. Expertise et planification territoriale dans l'agglomération toulousaine : les recompositions centre-périphérie à l'oeuvre. Sud-Ouest Européen, 2011, Recompositions récentes dans le périurbain toulousain, 31, pp.127-139 : carte, bibliogr. hal-01227545

**HAL Id: hal-01227545**

**<https://hal.science/hal-01227545>**

Submitted on 18 Nov 2015

**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.

## **Expertise et planification territoriale dans l'agglomération toulousaine : Les recompositions centre-périphérie à l'œuvre**

Pierre LEFEVRE  
Docteur en Géographie-Aménagement  
Séverine BONNIN-OLIVEIRA  
Doctorante en Géographie et Aménagement  
Laboratoire LISST-CIEU, UMR 5193

La création par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 des Schémas de Cohérence Territoriale en remplacement des Schémas Directeurs a initié un renouveau de la planification dans lequel se sont engagées de nombreuses agglomérations puisque 333 SCOT étaient approuvés, en cours ou en projet au 1<sup>er</sup> janvier 2009. De nombreux travaux se sont saisis de cet objet qui s'impose à la multitude des politiques sectorielles locales (Plans Locaux de l'Habitat, Plans de Déplacements Urbains, Plans locaux d'Urbanisme...) dans une logique de développement durable. Face à des approches qui posent essentiellement la question de la « bonne échelle » de leur périmètre, de leur articulation avec les autres documents sectoriels ou de leur efficacité dans les objectifs qu'ils se sont fixés (Desjardins, Leroux, 2007), notre approche croisera deux entrées : celle du rôle de l'expertise dans les étapes d'élaboration d'un SCOT et celle de la territorialisation attendue ou induite par cette élaboration.

Derrière l'expertise, « *production d'une connaissance spécifique pour l'action* » (Lascoumes, 2002), qui nous conduira à examiner le contenu des diagnostics et modèles de développement proposés, il s'agira aussi de s'intéresser aux figures de l'expert, à leur diversification et à leur concurrence face à des problèmes de plus en plus complexes. Cette complexification va de pair avec celle de l'action publique qui se « territorialise » selon différents processus qui se combinent : mécanismes de décentralisation et de déconcentration de l'Etat qui agit désormais au plus près des territoires locaux, évolution de l'accès à la sphère politique et de son fonctionnement et prise en compte du caractère spatial des problèmes par l'action publique, au détriment d'une approche sectorielle. Face à cette complexité, nous considérerons la territorialisation comme un processus de construction du territoire prenant sa source dans la construction de représentations communes à laquelle l'expertise contribue ou peut contribuer.

Les croisements entre territoire et expertise sont nombreux : l'expertise est consubstantielle à la connaissance d'un territoire, elle est territorialisée par l'expert qui délimite son espace d'analyse et ses conclusions peuvent *in fine* se répercuter sur le territoire, tant dans sa conception que dans son fonctionnement. Les schémas de cohérence territoriale sont au cœur de cette interaction : fruit d'une expertise initiée par l'État, ils sont susceptibles de produire une nouvelle échelle de gestion du territoire, celle de l'Aire Urbaine, périmètre fondé sur des observations statistiques et dégagé de toute considération de "géopolitique locale". Mais la pratique montre que rares sont les schémas qui répondent à cette ambition, tant leurs contours sont dessinés par les acteurs, politiques et techniques, de ces espaces. La démarche Inter-SCOT engagée dans l'aire urbaine toulousaine, jusque-là connue pour son individualisme municipal, ses communautés de communes ou d'agglomérations défensives en périphérie (Jaillet, Estèbe, 1999), et son fort développement économique et démographique, illustre parfaitement ce processus. Nous l'analyserons à partir de données recueillies auprès des différents acteurs, élus et techniciens, de la mise en place des SCOT de l'aire urbaine toulousaine. Le matériau utilisé provient d'abord d'entretiens réalisés dans les différents territoires auprès d'élus et de techniciens plus ou moins fortement impliqués dans la démarche SCOT<sup>1</sup>. Nous avons ensuite pu analyser les documents produits par les services techniques à chaque étape de la définition des SCOT pour identifier, en lien avec les discours recueillis, les évolutions qui s'y sont jouées, notamment quant à la place du périurbain dans la planification. Enfin, l'observation des débats lors de réunions "inter-SCOT" nous a permis de remettre en perspective le rôle des uns et des autres dans la renégociation du projet initial. Au regard de ces éléments, nous essaierons de déterminer si l'application de la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains) conduit à un renforcement des territoires existants ou à l'émergence de nouvelles approches territoriales. Après avoir resitué les schémas de cohérence territoriale dans la dialectique expertise / territoire, nous verrons que la démarche engagée dans cette aire urbaine nous semble s'appuyer sur un repositionnement de l'expertise au regard duquel la recomposition des territoires peut s'engager. Les rapports de force qui se jouent dans cette négociation ne sont-ils pas précurseurs d'une forme de régulation croisée dans l'aire urbaine ?

---

<sup>1</sup> Ces entretiens ont été réalisés entre 2007 et 2009 dans le cadre d'une recherche doctorale portant sur l'émergence de modèles de gestion territoriale dans les espaces périurbains toulousains (périmètre de l'InterSCOT) et l'intégration de ces derniers à la gouvernance métropolitaine. Ils ont été menés, après étude des documents de planification de l'aire urbaine, auprès d'une cinquantaine d'acteurs impliqués à différentes échelles dans la gestion de ce territoire (InterSCOT, SCOT, Pays, EPCI, communes isolées).

## **1- La loi SRU dans l'aire urbaine toulousaine : de l'initiative étatique au portage par les élus**

L'aire urbaine toulousaine arrive en tête après Paris en surface et nombre de communes (342 communes, 4000 km<sup>2</sup>) mais n'occupe que la quatrième place en nombre d'habitants (964 800 habitants en 1999). L'un des objectifs principaux de la loi SRU et plus particulièrement des SCOT qui ont vocation à lutter contre l'étalement urbain trouve alors dans cette agglomération un terrain d'action particulièrement pertinent. Faisant d'abord son chemin dans l'esprit des élus concernés, la décision d'élaborer un SCOT s'est ensuite traduite par la mobilisation d'une expertise progressivement élargie.

### **Du Schéma directeur au SCOT : l'apport de la loi SRU**

La loi SRU du 13 décembre 2000 engage un renouveau de la planification, provoqué entre autres par la prise de conscience des risques liés à l'extension non maîtrisée des agglomérations, théâtre d'inégalités socio-spatiales croissantes et de déplacements démultipliés et monopolisés par l'automobile : ces processus constitutifs de la *transition urbaine* (Wiel, 1999) interrogent la durabilité et la gouvernabilité des villes en général, de Toulouse en particulier : « *En l'absence de politiques coordonnées, les atouts risquent vite de se réduire, générant des nuisances et des dysfonctionnements [...]. Pour maîtriser au mieux son avenir, l'aire urbaine a besoin d'une réflexion territoriale à son niveau, dépassant les territoires d'action publique connus à ce jour* » (introduction de la *Charte interSCOT pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine toulousaine*).

Face à la généralisation de ce constat à l'échelle nationale et au-delà à l'échelle européenne, la loi SRU entend mettre en cohérence les politiques urbaines et territoriales, ce pour quoi elle crée un nouveau document de planification intercommunale, le schéma de cohérence territoriale qui innove sur quatre points : son échelle de réflexion (l'aire urbaine), son souci du développement cohérent des agglomérations, sa vision stratégique de la « transversalité urbaine » (Faure, 2007) et sa forme. Il est en effet composé en trois temps : un diagnostic, un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme, un document d'orientations générales (DOG), partie opposable qui s'impose aux autres documents sectoriels, et décline les orientations en actions et projets plus ciblés. Pour lutter contre l'étalement urbain, érigé en priorité des acteurs publics, comme l'ont récemment encore confirmé les lois Grenelle 1 et

Grenelle 2 qui en font un des principaux objectifs du droit de l'urbanisme<sup>2</sup>, ce schéma est donc censé organiser les territoires en matière d'habitat, de déplacements, de protection de l'environnement et de développement économique. On est donc loin de la philosophie des schémas directeurs institués par la loi d'orientation foncière (1967) dans un contexte de croissance économique et démographique et chargés de planifier ce développement selon une logique fonctionnaliste centrée sur l'usage des sols, comme les deux générations toulousaines de ces schémas (1982 et 1998) y invitaient.

### **De la Charte à l'InterSCOT : itinéraire de la démarche toulousaine**

Longtemps réticents à la mise en œuvre de ce nouveau document, les élus de l'aire urbaine toulousaine s'en sont finalement saisis sous l'impulsion du Préfet de Région rappelant la théorie du « gouvernement à distance » (Epstein, 2005). En effet, ce dernier a mobilisé les élus de l'aire urbaine à la fin de l'année 2001 pour les faire réfléchir à une méthodologie et une philosophie communes. Peu convaincu par l'hypothèse d'un SCOT unique, certes conforme à la loi mais peu réaliste dans une métropole connue pour ses égoïsmes municipaux et sa fragmentation politique, il ouvre la porte à un SCOT en « pétales ». Le préfet souhaitait ainsi initier le dialogue entre des élus peu aguerris à ce genre d'exercice pour aboutir à une définition locale du projet politique. Cette dernière constitue l'une des dimensions de la territorialisation de l'action publique en tant qu'elle permet de remédier à la sectorisation jusqu'alors trop marquée des politiques publiques (Offner, 2006). Pour y parvenir, il était nécessaire de commencer par l'élaboration d'une charte sur laquelle les élus se mettraient d'accord : « *Pour l'heure, notre principale préoccupation est de faire émerger un projet cohérent à l'échelle de cette vaste aire urbaine* » (Préfet de Région, entretien paru dans *Echo 31* en janvier 2002). Sur la base d'un « diagnostic territorial stratégique » fourni par l'agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine (AUAT), qui élargit ainsi son rayon d'action à l'aire urbaine, ce qui lui vaudra d'être rebaptisée « agence d'urbanisme et d'aménagement du territoire Toulouse aire urbaine », un avant projet naît des discussions menées par un groupe de réflexion restreint (composé de représentants des différentes collectivités et organismes publics). Il s'agit d'un modèle de développement exigeant et contraignant (Tableau 1).

---

<sup>2</sup> Article 7 de la LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement qui précise notamment que « *le droit de l'urbanisme devra prendre en compte les objectifs suivants [...] : lutter contre l'étalement urbain* » ; articles L122-1-3 et L122-1-5 du Code de l'Urbanisme créés par la LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

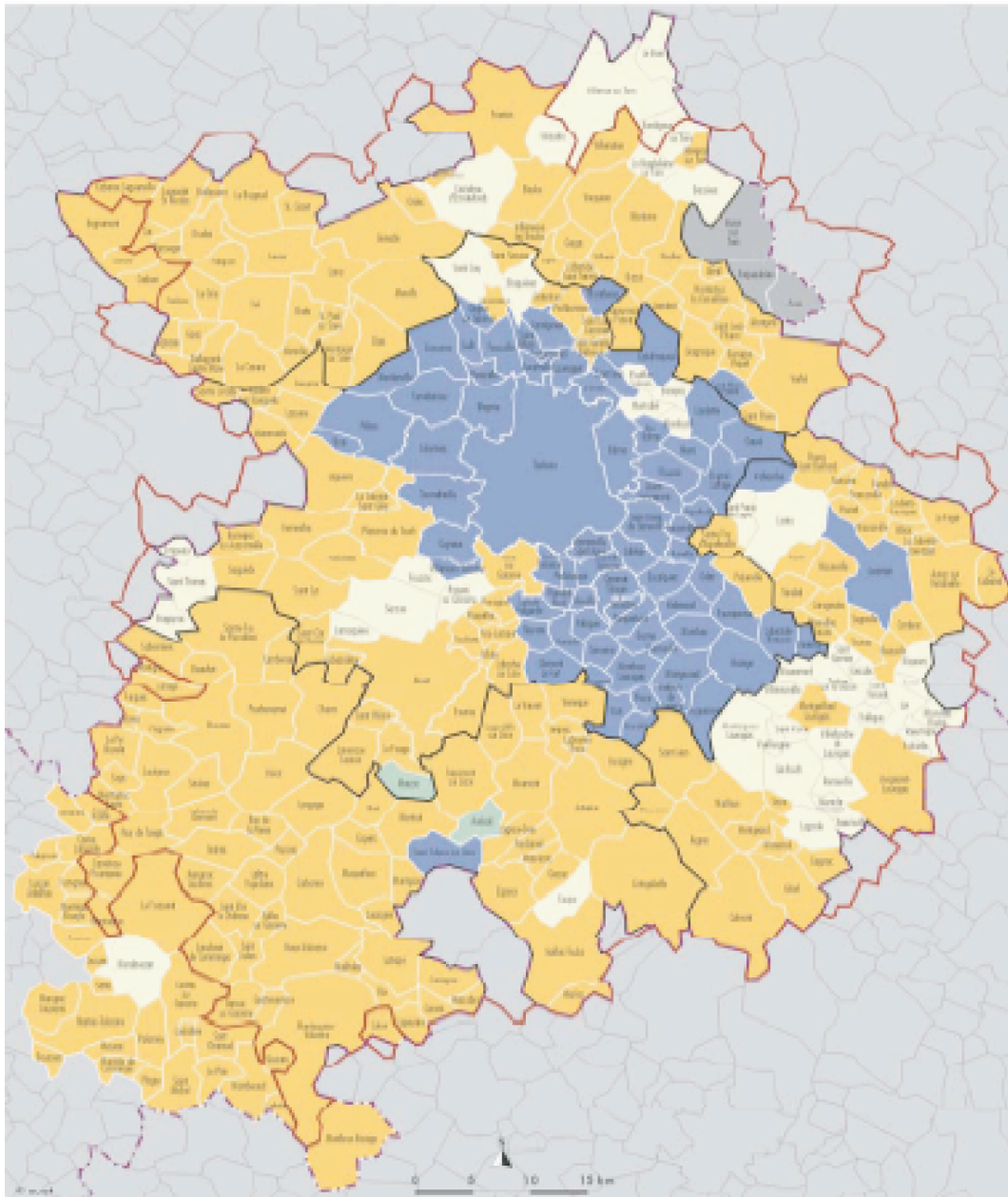
Hiérarchie urbaine	Modalités de croissance	Axes prioritaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pôle urbain renforcé</li> <li>- Pôles d'équilibre de la couronne périurbaine</li> <li>- Villes moyennes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Polarisation</li> <li>- Densification</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Autonomie des territoires dans la complémentarité</li> <li>- Intégration des habitants et accès à la ville pour tous</li> <li>- Organisation des échanges dans l'aire urbaine et avec les autres territoires</li> <li>- Valorisation des espaces naturels et agricoles, gestion économe des ressources, prévention des risques</li> </ul>

Source : Charte InterSCOT, 2005

**Tableau 1 : Les éléments structurants du modèle de développement toulousain**

Fin 2004, ces orientations sont présentées aux élus, assorties de deux questions auxquelles 87% des communes ont répondu :

- La première sur les principes énoncés ci-dessus auxquels 84% se sont déclarées favorables.
- La seconde sur les périmètres (Figure 1) : 22% se sont prononcées en faveur d'un SCOT unique (parti pris largement surreprésenté au centre de l'aire urbaine puisque sur les 76 communes favorables, seules quatre ne figurent pas dans le périmètre du SCOT central) et 65% en faveur d'un SCOT en pétales (en majorité des municipalités de périphérie, y compris dans la partie sud-ouest du futur SCOT central). Fait remarquable au regard de l'histoire longue des rapports centre-périphérie, l'agglomération centrale, Toulouse notamment, a accepté que chaque commune compte pour une voix et non pas au prorata de sa population, ce qui aurait inversé le rapport de force lors du vote. La poursuite de la démarche en aurait probablement été hypothéquée, la périphérie refusant d'être pilotée par un centre omnipotent.

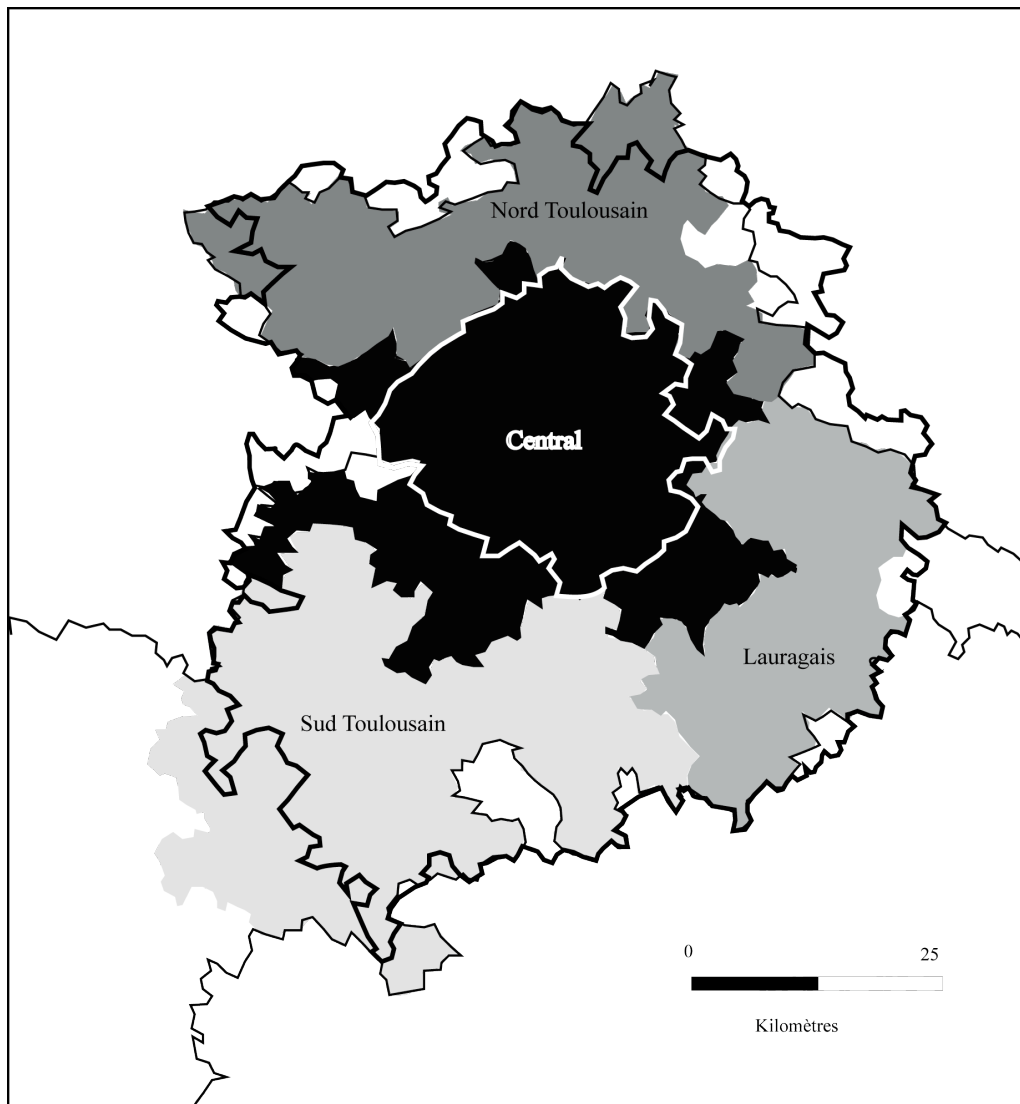


Source : AUAT (2005)  
 Copyright GIP InterSCOT / AUAT








- Communes favorables à un SCOT unique (76)
- Communes favorables à des SCOT multiples (214)
- Communes ne se prononçant pas (4)
- Communes n'ayant pas répondu (45)
- Territoire de consultation
- Aire urbaine
- - Département

**Figure 1: SCOT unique / SCOT en pétales : le vote des communes**

Suite à la validation en 2005 de ce projet sous le nom de *Charte InterSCOT pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine toulousaine* et des périmètres de SCOT (Figure 2), une structure InterSCOT a vu le jour, pour garantir le suivi et la cohérence des SCOT et du développement de l'aire urbaine et mener les études mutualisées.



Source : Charte Interscot, 2005  
Réalisation : S. Bonnin, 2008

- |                                                                                     |                                              |                                                                                     |                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
|  | SCOT central (118 communes)                  |  | Aire urbaine (1999)     |
|  | SCOT Nord Toulousain (62 communes)           |  | Département             |
|  | SCOT Lauragais (61 communes)                 |  | Ancien schéma directeur |
|  | SCOT du Pays du Sud Toulousain (99 communes) |                                                                                     |                         |

**Figure 2 : Les périmètres de SCOT adoptés**



Le travail a dès lors consisté à affiner le diagnostic territorial à deux échelles : celle de l'aire urbaine (des « commissions » se tiennent périodiquement sur chaque axe prioritaire) et celle des futurs SCOT (des « Ateliers territoriaux » travaillent ces questions transversalement dans chaque « pétale »). Ces diagnostics ont abouti à l'élaboration d'un pré-PADD (fin 2007), étape préparatoire aux véritables PADD qui n'ont vu le jour qu'en 2009 (la perturbation introduite par les élections municipales de mars 2008 a retardé le processus, les nouveaux élus devant s'approprier ces dossiers et y adhérer), pour pouvoir passer à la rédaction des DOG (2010) et approuver les SCOT.

### **D'un monopole de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine à la pluralité des expertises**

Le recours à l'expertise pour aider les décideurs confrontés à des échelles, des thématiques et des outils nouveaux est intervenue à plusieurs reprises depuis le lancement de la réflexion : lors de l'élaboration du diagnostic et du modèle de développement ; de la question des périmètres (SCOT unique / SCOT en pétales) et de la préparation des PADD.

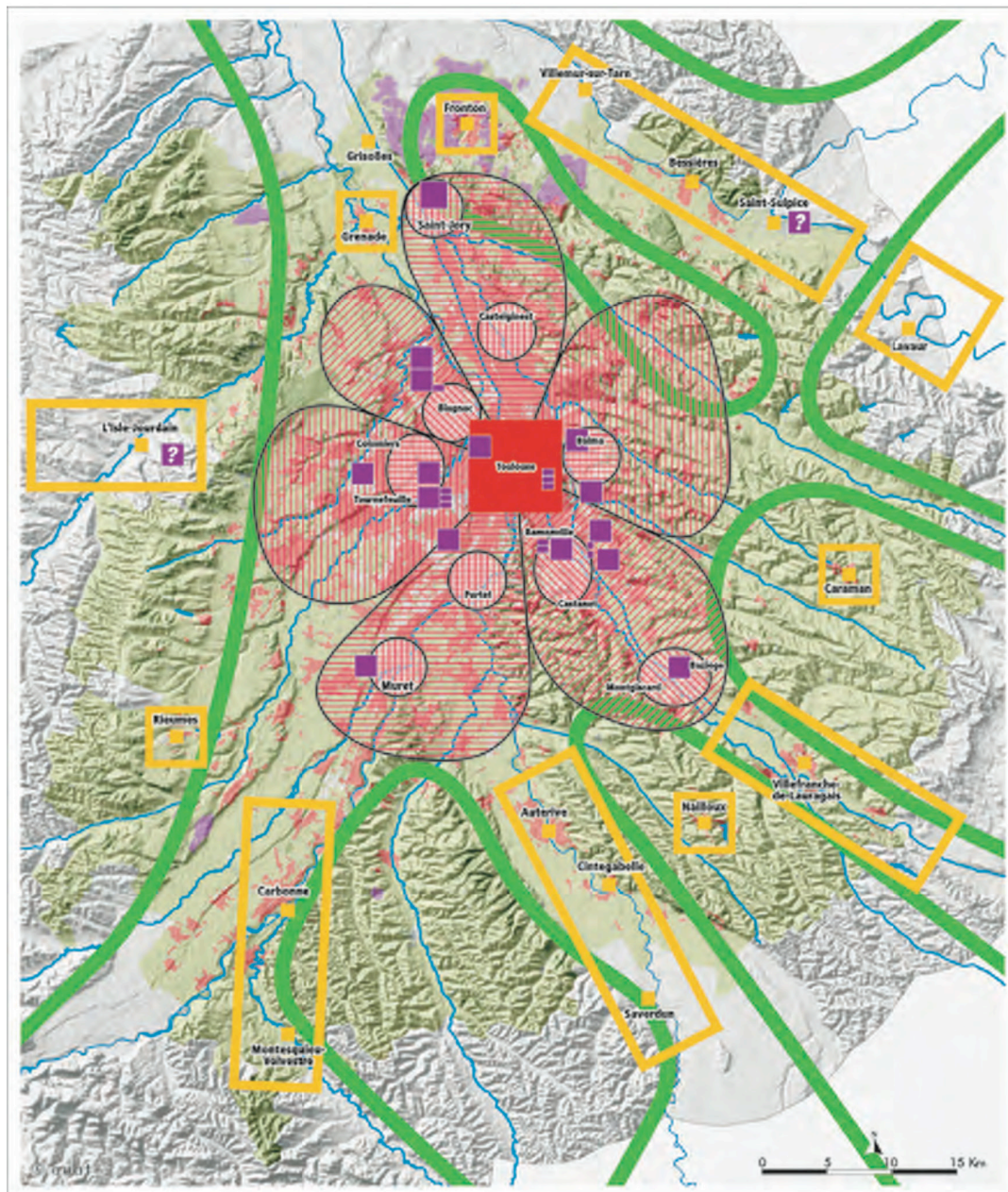
#### *La charte InterSCOT, un produit de l'AUAT, une vision centre-périphérie*

La charte InterSCOT, proposée en consultation aux élus pour avis (novembre 2004) a été validée lors de la conférence de l'aire urbaine en janvier 2005. Elle est le résultat des réflexions croisées entre le « groupe de réflexion Aire Urbaine » (petit groupe d'élus) et les rencontres plénières plus périodiques, le tout appuyé sur des études et animations réalisées par l'AUAT, comité technique chargé de l'expertise depuis 2002 en tant qu'appui technique historique de l'agglomération toulousaine. Elle présente à l'échelle de l'aire urbaine un état des lieux cartographique à partir duquel sont identifiés les enjeux, le modèle de développement à privilégier et les axes sur lesquels agir pour ce faire.

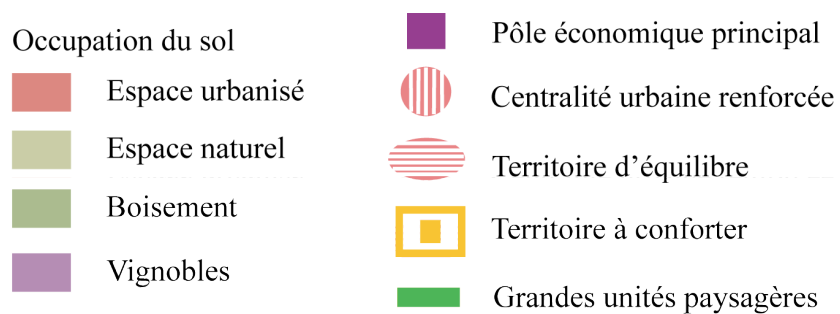
Le diagnostic qui mêle constat et objectif à atteindre distingue systématiquement pôle urbain (72 communes) et couronne périurbaine (270 communes), s'appuyant ainsi sur la construction statistique et fonctionnelle de l'aire urbaine définie par l'INSEE. L'état des lieux s'appuie sur des cartes de données brutes (nombre de logements sociaux par commune) ou plus problématisées (identification des pôles d'équilibre à partir de trois critères : autonomie, niveau d'équipement et accessibilité classés en trois niveaux, faible, moyen et fort), les projections sur des cartes plus prospectives, schématiques (auréoles, aires de rayonnement

souhaitables) ou statistiques (nombre d'habitants ou d'emplois à atteindre) poussant souvent la simplification à l'extrême.

Le modèle de développement présenté au fil du diagnostic prône la polarisation de la croissance sur trois niveaux : pôle urbain, pôles d'équilibre de la couronne périurbaine et villes moyennes, selon deux hypothèses démographiques, l'une « faible » calée sur la période 1990-1999, l'autre forte (poursuite du rythme de croissance récent). Une carte synthétique (Figure 3) reprend l'ensemble des futurs éléments structurants : pôles et zonages dessinent une aire urbaine hiérarchisée entre un pôle urbain organisé (des centralités et leurs zones d'influence en forme de pétale) et une couronne périurbaine à l'organisation plus sommaire (« patatoïdes » pour les unités à préserver, couloirs pour les territoires à conforter).



Source : AUAT / SPOT Thema



Source : Charte InterSCOT, 2005  
Copyright GIP InterSCOT / AUAT

**Figure 3 : Schéma de l'organisation souhaitable de l'aire urbaine toulousaine**

Comme l'indique son changement de nom, l'expertise menée par l'Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire Toulouse Aire Urbaine répond ainsi à la nécessité de dépasser le cadre de référence territorial précédent (les 63 communes du Schéma Directeur), au besoin de travailler à une échelle qui dépasse celle traditionnelle de l'agglomération. Néanmoins, elle reste enfermée dans un zonage qui met l'accent sur la dépendance fonctionnelle de la couronne périurbaine vis-à-vis du centre au détriment de considérations qui pourraient justifier d'autres approches territoriales. C'est à partir de la ville centre que se construit le schéma de la planification : ce dernier n'est d'ailleurs pas très différent de l'analyse faite dans le Schéma Directeur approuvé en 1998, comme si les enjeux n'étaient plus tant dans le pôle urbain que dans la couronne périurbaine sans doute moins bien structurée mais peut-être aussi moins bien connue par une agence d'urbanisme jusqu'alors dédiée à l'agglomération.

La charte conclut à la nécessaire régulation à inventer pour garantir une cohérence entre les quatre SCOT actés lors de la consultation des maires fin 2004. En effet, laissée de côté pour l'élaboration du diagnostic, la question des périmètres devenait incontournable une fois le modèle adopté. Si le dernier mot est revenu aux élus, cette question n'en a pas moins été débattue dans plusieurs arènes expertes.

### *L'élargissement de l'expertise par la question du périmètre*

Des structures issues de trois sphères se sont prononcées sur ce sujet, spontanément ou en réponse à une sollicitation : l'AUAT (sphère technique), le conseil de développement de l'agglomération toulousaine (société civile) et le Centre Interdisciplinaire d'Etudes Urbaines de l'Université du Mirail (sphère universitaire).

L'agence d'urbanisme s'exprime d'emblée en faveur d'un SCOT unique placé sous son expertise, se conformant par là à la loi. A l'inverse, dans les services déconcentrés de l'Etat, le Préfet est très vite pris en tenaille entre cette application stricte de la loi et le sentiment que ce scénario est peu réaliste à Toulouse. Face à l'acuité de la question des périmètres, la Direction Départementale de l'Equipement mandate le CIEU, début 2001, avant même que la démarche de planification ne soit officiellement lancée dans l'agglomération, pour réfléchir à une alternative à la solution du SCOT unique. La note rendue compare les avantages et les inconvénients du SCOT unique et en pétales et soumet des pistes de réflexion pour aider l'Etat à construire sa position, en faveur de SCOT multiples. L'agence elle-même évolue dans sa position comme le montre l'entretien du directeur de l'AUAT paru dans *Echo*

31 en janvier 2002 : si la bonne échelle de référence est l'aire urbaine, l'exercice de planification à 342 communes semble périlleux, un SCOT basé sur le pôle central (périmètre du SDAT élargi) et des SCOT adjacents sont alors envisagés.

Tardivement et de manière non opérationnelle, une fois la question réglée et le SCOT en « pétales » validé, des instances, dont le conseil de développement de l'agglomération toulousaine, instance consultative créée en 2002 pour que les acteurs issus du monde économique et social livrent avis et propositions au SMEAT (Syndicat Mixte d'Etudes de l'Agglomération Toulousaine), ont remis symboliquement en scène l'idée d'un SCOT unique, meilleur garant de la cohérence territoriale de l'aire urbaine. L'adoption de quatre SCOT est-elle légitime au regard de la particularité des territoires ?

### *De la répartition de l'expertise à sa standardisation*

Après la charte, étape de construction d'un projet partagé, des ateliers territoriaux par territoires de SCOT et des commissions InterSCOT à l'échelle de l'aire urbaine ont affiné son contenu et continué de construire un référentiel commun. Nous nous intéresserons aux ateliers territoriaux de l'année 2007 aboutissant à la présentation des pré-PADD.

Cette étape de la démarche est primordiale par le partage de l'expertise qu'elle opère entre l'AUAT, réduite au rang de spécialiste du SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine et l'Agence Technique Départementale en charge des SCOT périphériques. Cette répartition est rendue possible par la coordination qu'assure le GIP InterSCOT notamment en termes d'études mutualisées qu'il mène à l'échelle de l'aire urbaine en s'appuyant sur des experts sectoriels (Tisseo-SMTC pour les déplacements, Chambre d'Agriculture pour l'agriculture, CAUE 31 pour les paysages...) pour que l'ensemble des territoires disposent d'une base de discussion commune. Le partage de l'expertise entre AUAT et ATD pour décliner le projet commun à l'échelle de chaque territoire en fonction de ses spécificités, traduit, au-delà de la supposée meilleure connaissance des territoires qu'il implique, la translation de l'opposition historique entre la ville de Toulouse et le Conseil Général de la scène politique à la sphère technique. Le divorce dépasse en effet l'opposition politique puisque le changement de bord de la municipalité toulousaine lors des élections de mars 2008 n'y a rien changé, mais s'opère bien sur la base de représentations divergentes de l'espace mettant en cause le modèle centre-périphérie. Craignant d'être dessaisi de son poids politique sur une part importante du département (l'aire urbaine rassemble en effet plus de 80% de la population haut garonnaise sur 60% de la superficie départementale), le Conseil Général a

obtenu que son agence technique, dont la fonction première est l'expertise juridique et non le diagnostic et la prospective territoriale, se voie confier la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour les SCOT périphériques. Cette volonté départementale a fait écho à celle des maires de ces territoires qui, prenant conscience, après l'avoir minimisé, de l'impact prochain de la planification sur leurs communes, préfèrent confier leur destin entre les mains d'un allié traditionnel plutôt que dans celles de l'AUAT vue comme l'instrument du centre.

Or, malgré ce partage, le contenu des travaux produits surprend pour deux raisons : la similitude de l'organisation des documents produits et la standardisation, voire l'imprécision, du contenu du projet. Indépendamment de la dualité des experts mandatés, les documents de travail intermédiaire comme les pré-PADD ont la même trame, qui reprend les enjeux identifiés dans la Charte pour les premiers, décline le modèle de développement appliqué au SCOT concerné (poids et forme de la croissance démographique) puis les engagements relatifs à chaque axe pour répondre aux objectifs InterSCOT de développement durable pour les seconds. Seul le pré-PADD du SCOT Grand Agglomération Toulousaine diffère dans sa forme, en adoptant la même structure que le document de travail intermédiaire. Sur le plan du contenu, la connaissance des espaces s'est bien sûr enrichie au fur et à mesure des documents produits, en s'appuyant, notamment dans les SCOT périphériques, sur des études ou diagnostics produits dans d'autres cadres, dont celui des Pays (Lauragais, Sud Toulousain, Girou-Tarn-Frontonnais), ainsi que sur les études mutualisées évoquées précédemment. Le changement d'échelle (de l'aire urbaine à des portions de celle-ci) permet d'affiner le diagnostic quant aux mouvements de la population et de l'emploi, l'identification des polarités, l'analyse des mobilités et des questions environnementales au regard des spécificités de chaque territoire. Un nouveau modèle, tenant compte de ces réalités et de chiffres actualisés grâce aux données des enquêtes de recensement annuelles de 2005<sup>3</sup>, mais qui altère certains principes forts de celle-ci, est alors prôné : celui d'une croissance maîtrisée. Si les élus disent tous vouloir combattre le développement au fil de l'eau, ils s'opposent aussi au ralentissement fort de la croissance que la charte promet.

Au-delà de ces convergences entre les pré-PADD, le fossé est réel entre la démarche des SCOT périphériques et celle du SCOT central car si l'AUAT est très pertinente sur l'expertise territoriale, l'ATD dont les compétences sont ailleurs affiche des carences en termes de projet territorial. En effet, dans le SCOT central, le travail de diagnostic débouche sur des opérations précises et des objectifs clairement chiffrés (densité notamment), localisés

---

<sup>3</sup> En effet, dans les SCOT périphériques, entre 50 et 65% de l'objectif fixé dans la charte à partir des chiffres de 1999 pour 2020 ont d'ores et déjà été atteints en 2005.

(cartes nombreuses), articulés aux leviers (partenaires, outils opérationnels) à mettre en œuvre pour leur réalisation. L'AUAT apparaît bien ici comme un expert territorial fondant sa légitimité sur la production et le contrôle d'une information sur un territoire borné. Inversement, même si les pré-PADD des SCOT périphériques apportent quelques modifications en termes d'emploi et de logements (objectifs revus à la hausse) comme en termes de polarisation (plus de pôles mieux répartis sur le territoire), leurs projets sont dans l'ensemble peu illustrés et imprécis en termes de réalisations. La connaissance du territoire semble ici moins solide, ce dont témoigne le formatage du contenu des propositions, très proches d'un territoire à un autre, malgré leurs différences socio-spatiales réelles. L'acquis le plus fort réside dans l'unanimité à défendre l'existence d'une périphérie autonome (en termes d'emploi, de services, de transports...), ce qu'illustre l'absence de cartes à l'échelle de l'aire urbaine dans l'ensemble des pré-PADD, y compris sur le thème pourtant central des transports. Ce non-positionnement des SCOT les uns par rapport aux autres fait émerger un espace impensé dans la charte comme dans les pré-projets : celui des franges où s'articulent les territoires mais sur lesquelles les points de vue divergent (coupure verte à préserver pour le SCOT central, zones déjà gagnées par l'urbanisation toulousaine pour les SCOT périphériques).

#### *Une expertise parallèle : le document d'association de l'Etat*

Parallèlement à ces expertises produites localement, les services déconcentrés de l'Etat se font également l'écho de la norme nationale. Mais l'Etat, législateur du renouveau de la planification, semble avoir du mal à trouver sa place sur la scène locale. Ses services n'ont que récemment (en janvier 2007) rédigé un document d'association de l'Etat aux SCOT de l'aire urbaine faisant part de « *la vision de l'Etat sur les enjeux prioritaires* » de cet espace. S'y succèdent un rapide état des lieux de l'agglomération, de la démarche InterSCOT et un exposé des seize messages prioritaires adressés par l'Etat, regroupés en quatre points étrangement semblables au modèle et aux axes définis dans la charte par l'agence d'urbanisme : croissance urbaine forte mais respectueuse du territoire, diversification de l'habitat et du potentiel économique pour répondre à l'éventail des besoins, organisation des échanges au sein de l'aire urbaine et avec les autres territoires, valorisation des espaces naturels, gestion économe des ressources et prévention des risques. Les données utilisées (cartographiques, statistiques ou iconographiques) proviennent exclusivement des services de l'Etat (DDE, DRE, DIREN...) et les séminaires de connaissance des territoires organisés le

sont sans la présence de l'AUAT, mais en parallèle des réunions InterSCOT ou des ateliers territoriaux où la DDE n'est pas systématiquement invitée.

Loin d'être anodine, cette multiplication des experts dans la démarche de planification est riche de sens quant aux jeux d'acteurs et de territoires qui constituent l'aire urbaine.

## **2- La recomposition des territoires de l'aire urbaine au prisme du repositionnement des expertises**

Les lois Pasqua (1995) puis Voynet et Chevènement (1999), supposées traduire une volonté de se rapprocher de "la réalité des territoires", portaient en fait une vision technocratique des catégories spatiales, du maillage territorial et de l'organisation des dispositifs de coopération : pour le rural, des pays et des communautés de communes, pour l'urbain, des SCOT, des communautés d'agglomération pour les villes moyennes et des Communautés Urbaines pour les plus importantes. L'exemple toulousain montre combien la réalité des stratégies locales a complexifié cette vision d'expert : lent accouchement d'une Communauté Urbaine (à périmètre égal avec la Communauté d'Agglomération pré-existante), fragmentation entre communautés d'agglomération et intercommunalités défensives dans la périphérie proche, SCOT en pétales dont le découpage recoupe plus ou moins celui des pays et dont le périmètre ne coïncide pas avec celui de l'aire urbaine, etc... Cette géopolitique locale repose sur une imbrication entre expertise et politique : l'élu s'appuie sur le savoir faire-technique de l'expert aménageur qui construit un "discours" (cartes, plans d'aménagement...) sur le territoire, même si pour reprendre les termes d'un élu du SCOT central, *« le danger est que la cartographie et les systèmes de représentation employés peuvent servir à la langue de bois »*.

### **Le renforcement politique du centre ...**

Depuis le lancement de la démarche SCOT, le territoire central semble se renforcer en tant qu'acteur collectif à travers le rôle accru du SMEAT. Créé pour assurer l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi du schéma directeur, reconduit dans ces mêmes fonctions pour la conduite du SCOT, il a par exemple mis en place une commission chargée du suivi des documents d'urbanisme communaux pour veiller à ce qu'ils prennent en compte les principes adoptés dans la charte. Le vide juridique laissé après l'adoption de la Charte (en termes d'opposabilité notamment) semble peu à peu se combler au profit d'une gouvernance accrue



du centre de l'aire urbaine. Malgré la réalité des rapports de force existants entre Communauté Urbaine, SICOVAL et Communauté d'Agglomération du Muretain qui se sont traduits par le recours à des experts variés pour l'élaboration de leur projet de territoire respectif (AUAT pour le Grand Toulouse, Services internes pour le SICOVAL, bureau d'étude Acadie pour le Muretain), un consensus s'est rapidement dégagé, là où la mise en œuvre de la loi SRU aurait pu cristalliser les tensions. Le vote majoritaire des communes de l'agglomération centrale en faveur d'un SCOT unique, dont on peut présumer qu'il aurait mis le Grand Toulouse en position de force, témoigne d'une représentation de l'aménagement de la métropole toulousaine partagée par les communes du centre et basée sur une vision classique de l'organisation métropolitaine : le modèle centre / périphérie, bien que celui-ci soit de moins en moins opératoire pour analyser les dynamiques urbaines actuelles (Jaillet, 2006). Tout se passe comme si le centre renvoyait à la périphérie la nécessité de s'organiser en fonction des principes qu'il s'est édicté pour lui-même. L'expertise développée par l'AUAT et les réflexions du SMEAT ont joué un rôle important dans ce processus cognitif comme en atteste la correspondance entre la version actualisée en 2003 du projet d'agglomération - élaboré en 1995 pour le SDAT devenu SCOT central - et la charte InterSCOT validée en janvier 2005. Certes, les thèmes tels que le développement maîtrisé, le défi de la mobilité, l'intégration à la ville ou le défi environnemental renvoient aux injonctions nouvelles, notamment en termes de développement durable, inscrites dans le dispositif législatif né à la fin des années 1990<sup>4</sup>. Néanmoins, la résonance entre le projet d'agglomération de 2003 et la charte inter-Scot de 2005 semble également témoigner d'une extension des enjeux du centre de l'agglomération vers l'ensemble de l'aire urbaine, sans réelle prise en compte, du moins à ce stade de la démarche, de la spécificité des périphéries. L'agglomération centrale, soutenue par l'expertise de l'AUAT mise au service d'un projet politique, illustre une forme de territorialisation de l'action publique puisque des territoires se dégagent une capacité à formuler le contenu des politiques publiques.

### **...face au manque de projets dans les espaces périurbains**

Le constat est plus hétérogène en ce qui concerne la périphérie. Le SCOT Lauragais semble en voie de s'affirmer comme un territoire d'intervention publique appuyé sur un

---

<sup>4</sup> Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire du 25 juin 1999 dite Loi Voynet, Loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale du 12 juillet 1999 dite Loi Chevènement, Loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 136 décembre 2000.

sentiment d'appartenance réel. Sa constitution s'est en effet calquée sur un périmètre d'action pré-existant, celui du pays dont le périmètre et la charte ont été arrêtés en 2004 mais dont la réflexion remonte à 1994 : le processus de territorialisation, basé sur une identité historique et paysagère, y est donc plus avancé. Si la volonté initiale de faire coïncider périmètres de planification et limites départementales et régionales a conduit à scinder ce pays entre sa partie haut-garonnaise (61 communes), et les 94 autres communes (haut-garonnaises, tarnaises et audoises), les élus de ce territoire n'ont eu de cesse, tout en s'engageant dans la réflexion tant à l'échelle de l'aire urbaine qu'à celle de ce « petit » SCOT, de se mobiliser pour son extension, effective en août 2008, au périmètre du Pays. D'après le président du Syndicat Mixte de ce SCOT, « *c'est la reconnaissance d'une réalité : la pertinence du Lauragais en tant que périmètre d'un bassin de vie...* » dont le « *binôme SCOT / Pays* » va aider à renforcer encore « *la volonté de solidarité territoriale* ». Cette dernière s'est notamment traduite par la mise en place d'une commission de suivi des documents d'urbanisme communaux que les autres SCOT périphériques considèrent comme exemplaires pour leur propre territoire. Ces autres SCOT résultent en effet de périmètres plus récents (Pays du Sud toulousain créé en 2003 qui déborde largement les limites de l'aire urbaine), ou par défaut. Le SCOT Nord toulousain a ainsi d'abord rassemblé le Pays Girou Tarn Frontonnais et des communautés de communes et communes isolées, avant que le Pays ne se mette à la taille du SCOT en devenant Pays Tolosan en 2009. Ces deux territoires manquent d'épaisseur et ne semblent pas s'être encore affranchis d'une forme de régulation technocratique. La logique politique notabiliaire semble l'emporter sur la logique de projet dans le SCOT du Pays du Sud Toulousain sur lequel s'est positionné un ancien sénateur, conseiller général, président du Pays et désormais du Syndicat Mixte du SCOT. A l'inverse, le maillage plus lâche des intercommunalités dans le nord de l'agglomération semble expliquer les difficultés et lenteurs de la réalisation d'un projet de territoire qui s'incarne dans deux présidents différents au niveau du Pays et du Syndicat mixte de SCOT.

D'un point de vue général, dans la même logique qui voit s'opposer communauté d'agglomération centrale et communautés d'agglomération périphériques défensives (Estèbe, 2008), la constitution de ces groupements s'inscrit encore en partie dans l'opposition avec le centre ordonnateur. Tout en revendiquant leur spécificité et leur autonomie, ils peinent à s'inscrire en faux par rapport à cette vision datée qui fait dépendre les périphéries d'une ville centre : ils ne sont pas initiateurs de projets originaux, propres aux caractéristiques de leurs territoires ou les mettant en valeur. En écho au constat fait par J. Lévy (2003), en aménagement, le discours l'emporte sur des décisions d'aménagement fortes. Cette incapacité

à construire des représentations et un cadre d'action commun vient en partie de l'insuffisance des services techniques qui accompagnent les élus de ces territoires, surtout si on les compare à la "puissance de feu" de l'AUAT. Même si les périphéries sont reconnues comme des espaces à enjeu dans la planification, au point qu'un élu du SCOT central craigne que « *les questions que posent aujourd'hui les périphéries fassent obstacle aux bonnes questions auxquelles le central est confronté de façon plus pressante* », les diagnostics et projets produits par l'ATD affichent un certain degré de standardisation, la différenciation territoriale (en termes de localisation, de nombre de pôles, de filières économiques à privilégier...) n'émergeant que dans une énième sous partie des pré-PADD. Le partage de l'expertise, quoique né d'une volonté politique des périphéries d'avoir voix au chapitre, accentue de fait les inégalités entre territoires, d'autant que ce déficit d'expertise n'est pas pallié par les services déconcentrés de l'Etat. En effet, la DDE, ayant appuyé sa restructuration territoriale sur les périmètres des SCOT, a pu apparaître comme un concurrent de l'ATD, ce qui a conduit à sa moindre implication sur la scène locale.

### **Vers l'émergence d'un consensus centre-périphérie ?**

La mise en œuvre de la loi SRU confirme la territorialisation du centre de l'aire urbaine dont le périmètre s'est étendu par suite de l'élargissement du SMEAT, fort de ses presque 20 ans d'existence, à la totalité des communes du SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine. Le projet politique y est construit localement par un groupe d'élus structuré qui partage une représentation de l'espace appuyée par le travail de l'Agence d'Urbanisme. Ce constat est plus difficile à établir concernant la périphérie, mais des évolutions semblent en cours. La focalisation de tous les documents produits au fur et à mesure de l'avancée de la démarche InterSCOT sur la périurbanisation, en plus de témoigner de l'ancrage dans « *l'image consolidée et culturellement tenace de la ville européenne dense et concentrée* », pourtant transformée depuis un siècle par les urbanisations dispersées (Barattucci, 2006), révèle un rapport de force politique entre centre et périphérie défavorable à cette dernière.

Néanmoins, même si les services techniques mis à la disposition des SCOT en pétales sont insuffisants pour produire une expertise en vue de construire des cadres communs d'interprétation de leur territoire, certains acteurs politiques de ces groupements assurent une fonction de médiateurs. Des élus des SCOT périphériques siègent ainsi à plusieurs niveaux (de la commune au SCOT en passant par l'EPCI, le pays et le Conseil Général) ; ils peuvent alors représenter et défendre l'autonomie de leur "pétale" dans les réunions InterSCOT, et

jouer au sein de leur "pétale" un rôle moteur face à des maires inquiets ou sceptiques quant à la dynamique collective. L' élu porteur du SCOT Lauragais illustre parfaitement ce double processus : revenu au rôle de simple conseiller municipal président de la commission « Relations extérieures » après avoir occupé le fauteuil de maire pendant 25 ans, il a choisi de se consacrer au pays et au SCOT qu' il préside, en revendiquant par le biais de ces territoires, l' autonomie du Lauragais : « *Nous avons créé le Pays Lauragais pour asseoir une force et exister à côté de l' agglomération toulousaine. Aujourd' hui, grâce à lui et au SCOT, nous allons exister dans l' Aire Urbaine de Toulouse, future métropole européenne que nous devons réussir...* ». Parallèlement, il souhaite positionner sa commune, Nailloux, en chef de file du SCOT, travaillant à l' ériger en pôle d' équilibre principal au détriment du pôle identifié, Villefranche-de-Lauragais, fief du Président du Conseil Général, qui ne souhaite pas de son côté jouer le jeu... Par le biais de tels élus s' opèrent des négociations, des échanges entre centre et périphérie, urbain et périurbain, échanges propres à permettre de dépasser cette lecture dichotomique tenace des organisations urbaines contemporaines. Ces négociations portent principalement sur le degré de maîtrise de la croissance périphérique, érigée en priorité nationale et locale, mais sujet à négociations dans sa déclinaison. Sont ainsi discutés à la fois le choix des pôles d' équilibre principaux et complémentaires, mais également le nombre de ces pôles, déclinés à l' infini dans les pré-PADD sous l' influence des élus : le SCOT Nord Toulousain passe ainsi d' un pôle d' équilibre et deux secondaires (charte InterSCOT) à une « armature urbaine équilibrée » autour de cinq pôles d' équilibre, six complémentaires, un traitement particulier des communes aux « portes de l' agglomération », des « villages relais » et un « développement durable dans les autres communes » ! La position périphérique de ces SCOT leur permet en outre de ne pas négocier uniquement avec l' agglomération mais aussi avec des interlocuteurs tels que le Conseil Général (Offner, 2006) ce qui leur permet de gagner sur d' autres terrains, notamment économique : le village de marques acté sur la commune de ce même élu du Lauragais, approuvé par la commission départementale des équipements commerciaux, contre l' avis de la ville de Toulouse, en est la preuve. On décèle donc dans ces négociations les prémices d' une intégration territoriale à l' échelle de l' aire urbaine, intégration qui dépasse les relations domicile-travail pour atteindre une forme plus politique, dont la condition est qu' elle reste garante des identités locales.

---

Pour conclure, les effets de la mise en place des SCOT sur la territorialisation de l'aire urbaine toulousaine sont tout en nuances. En acceptant d'appliquer le dispositif au périmètre de l'aire urbaine, les leaders locaux ont décidé de respecter des préconisations issues d'un savoir expert détaché des considérations locales - à l'inverse de ce qui a pu se produire dans d'autres métropoles, comme celle de Montpellier, où le SCOT a été circonscrit dès le départ au territoire de la Communauté d'Agglomération. Mais le découpage en SCOT disposés en pétales autour d'un SCOT central et fédérés par un InterSCOT, dispositif unique en France à l'échelle d'une aire urbaine (l'InterSCOT lyonnais se situant pour sa part à l'échelle de la Région Urbaine Lyonnaise et étant né après coup pour harmoniser des SCOT pré-existants), témoigne du rôle incontournable de la géopolitique locale. Cependant, l'élargissement du système d'acteurs par le recours à des experts, universitaires ou bureaux d'étude privés considérés comme non affiliés à tel ou tel territoire, et par conséquent autorisés à circuler dans les différentes arènes, traduit l'aspiration à une aide à la décision "aterritoriale" mais pas dé-territorialisée. L'expertise fournie ici a en effet bénéficié de son double statut : elle est fortement liée au contexte toulousain puisque les chercheurs sollicités étaient acculturés à l'histoire, aux dynamiques et aux tensions qui structurent le territoire de l'agglomération, et elle reste à la fois extérieure aux jeux d'acteurs, les universitaires entretenant des relations avec la plupart des acteurs institutionnels en présence, sans parti pris territorial. Les normes nationales (et globales) s'accommodent donc de la géopolitique locale et s'infléchissent pour faire l'action publique territoriale.

Avec la mise en place de la loi SRU, cette dernière passe par la création de deux nouvelles arènes, à deux échelles différentes, les SCOT, sorte de scènes inter-intercommunales, et l'InterSCOT, à l'échelle de l'aire urbaine, cet horizon intercommunautaire suggérant deux interprétations (Béhar, 2007) : celle d'une appropriation progressive du cadre normatif et celle d'une construction durable créant les « *conditions d'une régulation publique* », comme cela semble le cas dans l'exemple toulousain. Parallèlement, deux arènes existantes se trouvent renforcées, les EPCI et les pays, qui trouvent, du moins pour certains, une nouvelle légitimité au sein de ces nouveaux dispositifs de coopération. Pour que ces arènes fonctionnent, des mécanismes de négociation entre centre et périphérie ont vu le jour. Les nouveaux notables périphériques participent aux consensus, jouant tour à tour les rôles "d'apprentis" – dans les instances InterSCOT – ou de "formateurs" – de retour dans leur EPCI, leur pays et leur commune, afin de mettre en place une gouvernance métropolitaine plus efficace. En échange, le centre accepte de faire des concessions concernant le contrôle de l'urbanisation aux marges : ce fameux étalement urbain, contre lequel s'érige la doctrine du développement

urbain durable, constitue aussi une ressource pour ces périphéries qui profitent de l'économie résidentielle (Davezies, 2008), et que les élus locaux doivent préserver, tout en souhaitant développer aussi des emplois plus diversifiés. Les élus locaux qui adoptent cette position deviennent ainsi des experts, du fait du savoir faire technique et des connaissances géopolitiques qu'ils acquièrent en intégrant la scène politique de l'InterSCOT, mais aussi parce qu'ils deviennent des médiateurs qui participent à la circulation des informations d'une scène de planification à l'autre.

Ces mécanismes ne sont pas sans rappeler ceux de la régulation croisée, perçue dans les années 1960 comme un pilier de l'intégration du territoire national par un jeu caché de négociations entre l'échelon territorial de l'administration centrale et les élus locaux. Ils semblent ici contribuer à l'intégration du territoire de l'aire urbaine, par les négociations existants entre le GIP Inter-SCOT et les élus de la périphérie. Les SCOT toulousains pourraient être présentés comme un exercice de style imposé, ajoutant une nouvelle couche au mille-feuille français, un échec révélateur des réminiscences technocratiques de l'aménagement du territoire. À la suite de J-M. Offner, nous préférons y voir une mesure faussement naïve de design institutionnel destinée à dynamiser les territoires en les déstabilisant (Offner, *Op. Cit.*). L'injonction à la constitution de périmètres de Scot a ainsi forcé les élus locaux à se mobiliser au niveau des Pays et des EPCI pour animer des périmètres parfois critiqués pour leur manque de consistance politique. Dans le cas des Pays, cela a par exemple permis de redéfinir le projet territorial initial par rapport à des enjeux métropolitains de plus en plus prégnants. Reste à savoir si la dynamique insufflée va effectivement se traduire par une gestion plus cohérente à l'échelle de l'aire urbaine. Il faudrait sans doute pour cela sortir du registre de la stigmatisation du mode d'urbanisation diffus de la périphérie au profit d'une « vraie politique périurbaine » (*Lettre du cadre territorial*, septembre 2008) qui viendrait pallier l'absence, symptomatique de la planification urbaine en France, d'une "pensée périurbaine" (Vanier, 2008), que l'expertise menée par l'AUAT ne fait que confirmer.

### Bibliographie

- ATD, CG Haute-Garonne (2007), *Pré-PADD du SCOT Sud Toulousain*, 117 p.
- ATD, CG Haute-Garonne (2007), *Pré-PADD du SCOT Nord Toulousain*, 115 p.
- AUAT, GIP Inter-SCOT (2008), *Etudes préalables aux diagnostics des SCOT*, 164 p.
- AUAT, SMEAT (2008), *Pré-PADD du SCOT Grande Agglomération Toulousaine*, 54 p.
- AUAT (2005), *Charte InterSCOT pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine toulousaine*, 58 p.

- CIEU (2001), *Métropolisation et polycentrisme : premières réflexions sur l'agglomération toulousaine dans la perspective de mise en œuvre d'un SCOT*, 14 p.
- Conseil de développement de l'agglomération toulousaine (2004), *Avis sur le document cadre pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine de Toulouse*, 18 p.
- DRE, DDE (2002), *Solidarité et renouvellement urbains en Haute-Garonne, repères, éclairages et témoignages*, Echo 31 n° 42, 27 p.
- Préfecture de Midi-Pyrénées (2007), *Document d'association de l'Etat aux SCOT de l'aire urbaine toulousaine*, 98 p.
- BARATTUCCI C. (2006), *Urbanisations dispersées, Interprétations / Actions, France et Italie, 1950-2000*, Espace et territoires, PUR, 317 p.
- BEHAR D. (2007), « Après l'intercommunalité, l'intercommunautaire ? », in *Pouvoirs locaux*, n°72, p. 15-20
- BENNET C. (1991), "What is policy convergence and what causes it ?", in *British Journal of Political Science*, Vol. 21, n°2.
- CALLON M., LASCOURMES P. et BARTHE Y. (2001), *Agir dans un monde incertain, essai sur la démocratie technique*, Paris, Le Seuil.
- DAVEZIES L. (2008), *La République et ses territoires, la circulation invisible des richesses*, La République des Idées, Le Seuil, 109 p.
- DURAN P. et THOENIG J-C. (1996), "L'Etat et la gestion politique locale", in *Revue Française de Science Politique*, Vol. 4, pp. 580-623.
- ESTÈBE P. (2008), *Gouverner la ville mobile*, Paris, Puf.
- HABERMAS J. (1973), *La technique et la science comme idéologie*, Paris, Gallimard (*Technik und Wissenschaft als Ideologie*, Francfort sur le Main, Suhrkamp Verlag, 1968)
- JAILLET M-C. (2006), « Centre-périphérie, un modèle révolu pour rendre compte du fait métropolitain », in *Territoires*, n° 467, p. 8-11
- LASCOURMES P. (2002), « L'expertise, de la recherche d'une action rationnelle à la démocratisation des connaissances et des choix », in *Revue française d'administration publique*, n°103, p. 369-377
- OFFNER J-M. (2006), "Les territoires de l'action publique locale, fausses pertinences et jeux d'écarts", in *Revue Française de Science Politique*, Vol.56, n°1, pp. 27-47.
- RAFFESTIN Claude, *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Litec, 1980.
- RESTIER-MELLERAY C. (1991), "Experts et/and expertise. Des mots qu'il faut traduire", in THEYS J. (ed.), *Environnement, science et politique. Les experts sont formels*, Paris, GERMES, pp. 167-178.
- WIEL M. (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, 149 p.