



# SEMINAIRE SCIENTIFIQUE SUR LES DYNAMIQUES PERIURBAINES 2 JUIN 2017

---

CONVENTION MULTIPARTITE ANNUELLE  
D'APPLICATION 2016



# SOMMAIRE

INTRODUCTION D'ALIX ROCHE.....p5

THEME 1 : CROISSANCE ET HIERARCHIE URBAINES DES REGIONS, MICHEL DIMOU, ALEXANDRA SCHAFFAR, BRICE BAROIS.....p6

- L'origine des hiérarchies urbaines
- Les théories de la croissance urbaine
- Méthodologie et bases de données
- Les aires urbaines dans les nouvelles régions françaises
- Lien entre dynamiques des aires urbaines et périurbain
- La région PACA, une région atypique
- Des profils différents selon les régions
- Une évolution à contrecourant...
- ... Confirmée par le modèle de Rosen et Resnick
- Convergence observée dans différentes régions
- Des disparités dans la convergence vers une taille urbaine optimale (SIMULATIONS)
- Conclusion

THEME 2 : LES PERIURBAINS ET LA VILLE : ENTRE INDIVIDUALISME ET LOGIQUES COLLECTIVES, LES MULTIPLES FIGURES DES HABITANTS DU PERIURBAINS, RODOLPHE DODIER.....p15

- Changer de regard
- Mesurer la diversité des modes d'habiter
- Modes d'habiter et caractéristiques sociales
  - Effet de genre
  - Une trajectoire générationnelle
  - Habitus cultivé VS habitus populaire
  - La dimension spatiale des modes d'habiter
  - Entre individualisme et logiques collectives
  - Quelques pistes pour l'action régionale

## THEME 3 : FLUX, MIGRATIONS, MOBILITE GENERALISEE : L'ESPACE A-T-IL TOUJOURS DE L'IMPORTANCE ?.....p22

- Un réagencement soutenable des urbanisations dispersées, entre distance et proximité, distribution spatiale et centralité – Antoine BRES.....p 22
  - Changement de focale
  - Une approche infra-communale
  - 50 ans d'agrégation
  - Accessibilité aux commerces
  - L'entre-villes au filtre des mobilités durables
- Modes d'habiter, cadre de vie et mobilités de loisirs : ce que les périurbains révèlent – Hélène NESSI.....p 28
  - Approche et méthode d'analyse
  - Les périurbains, d'affreux pollueurs ?
  - Quelle identité locale dans le périurbain ? Les effets attractifs et les potentiels des territoires périurbains
  - S'adapter face aux crises : les pistes d'action

## ENJEUX PROSPECTIFS POUR LE PERIURBAIN : STEPHANE CORDOBES.....p34

### PRESENTATION DES TRAVAUX DES AGENCES D'URBANISME.....p36

- Méthodologie d'approche de la géographie du périurbain en PACA – Marion BAGNIS (audat.var) .....p 37
- Principaux enseignements de l'analyse des périurbains de la région – Marc ESPONDA (audat.var).....p 39
  - Un rôle essentiel dans la dynamique démographique régionale
  - Une lecture de la géographie du périurbain
    - Les dynamiques démographiques
    - L'offre de logement
    - Les profils démographiques et socioprofessionnels
    - Le niveau d'équipement
    - Un développement économique
    - La mobilité et les transports



# Dynamiques périurbaines, quelles applications en Provence-Alpes-Côte d'Azur ?

**Objet : Mieux appréhender les enjeux des espaces périurbains en Provence-Alpes-Côte d'Azur, par des approches spatiales, sociales, économiques et confronter les analyses de territoires en France, voire en Europe avec les constats posés en Région.**

## Introduction d'Alix ROCHE, Directrice déléguée – Délégation Connaissance Planification Transversalité

Dès 2006, la Région a identifié des territoires en jeu tels que le moyen Var ou plus généralement des territoires non organisés. Par la même, des défis auxquels sont confrontés ces territoires ont été identifiés. L'usage obligatoire de la voiture est un aspect récurrent. Il est aussi intéressant de voir quelle est la capacité de ces territoires à intégrer les chocs auxquels ils sont confrontés depuis quelques années.

Un constat a pu être fait. Il apparaît en effet difficile de définir des projets d'aménagement à la bonne échelle. Ces territoires sont bel et bien dépendants des choix de développement qui sont fait.

Le souhait en 2014 était d'obtenir une vision régionale les territoires périurbains, afin d'observer notamment les dynamiques communes qui pouvaient exister dans le périurbain.

La région Provence Alpes Côte-d'Azur apparaît comme une des régions des plus peuplées de France puisqu'elle compte trois métropoles et deux grandes villes. On va même jusqu'à parler de système car ces grandes villes et métropoles se rapprochent fortement. Et le périurbain se construit entre ces villes.

Comment dès lors trouver des solutions pour construire des politiques publiques dans un espace que l'on peut qualifier d'« impensé », comment mieux intégrer ces territoires, tout en sachant que ce sont des territoires au fort poids démographique (103% dans les aires périurbaines) ?

# Thème 1 : Croissance et hiérarchie urbaines des régions, Michel DIMOU, Alexandra SCHAFFAR, Brice BAROIS

Travaillant sur les dynamiques européennes et la structuration urbaine, ils se sont tout particulièrement intéressés aux questions de croissance urbaine. Ils font l'hypothèse que la **démographie d'une ville peut être associée à sa dimension économique**. Même si cela peut apparaître discutable méthodologiquement ils réussissent à obtenir des résultats.

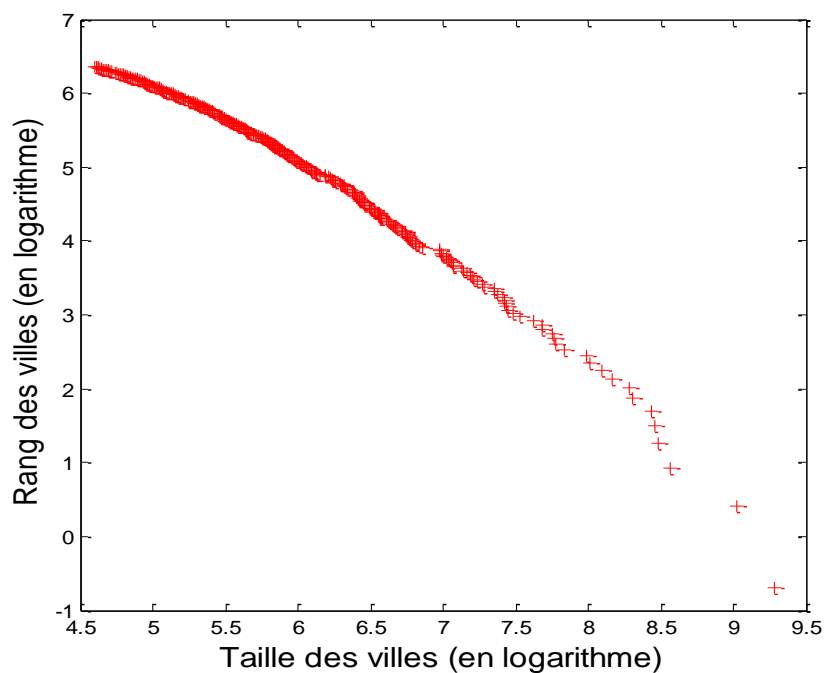
Trois problématiques apparaissent :

- Y-a-t-il des modifications significatives dans les hiérarchies urbaines et la démographie des aires urbaines régionales ? Peut-on étudier la structuration du périurbain ?
- Quelle est la nature du processus de croissance urbaine, aléatoire ou déterministe ? Qu'est-ce qui explique cette croissance des villes ?
- Observe-t-on des phénomènes de divergences ou de convergences des tailles urbaines régionales ?

## 1. L'origine des hiérarchies urbaines

### Présentation méthodologique

Il s'agit tout d'abord de présenter la méthodologie d'analyse. Grâce à la loi rang-taille il est possible d'analyser le lien entre le rang d'une ville et sa taille.



L'exemple présenté sur le graphique ci-dessus permet de comprendre l'intérêt d'une telle analyse : les points concentrés représentent les petites villes. Si la droite est horizontale cela signifie que toute la population est concentrée dans la grande ville. Si la droite est verticale cela signifie que toutes les villes ont la même taille. C'est donc la pente de la droite qui va déterminer la concentration des villes. Apparaît dès lors un coefficient de hiérarchisation : si celui-ci est supérieur à 1 c'est qu'il y a une meilleure répartition tandis que si le coefficient est inférieur à 1 on aura une présence dominante dans les plus grandes villes. De même, si la courbe a une forme concave, cela traduit un poids des moyennes villes important et si celle-ci est convexe cela traduira un poids des petites villes important.

## 2. Les théories de la croissance urbaine

D'autre part, ils se sont penchés sur l'étude de la croissance urbaine cherchant à étudier comment la démographie des villes peut augmenter. Il existe trois types de théories :

- La **croissance aléatoire** : il existe des chocs exogènes qui vont influencer le choix de localisation des individus (tels que les politiques publiques par exemple).
- La **croissance déterministe** : la croissance de la ville dépend de sa taille.
- Un mixe des 2 : il s'agit d'une croissance hybride, on a donc des chocs qui vont avoir une influence mais aussi des externalités d'agglomération qui vont jouer sur la croissance des villes.

⇒ *L'objectif de leur analyse est de déterminer la nature de la croissance urbaine dans les différentes régions en France pour ensuite les comparer.*

Pour cela une méthodologie a été mise en place à partir de trois méthodes qui vont permettre de tester la relation entre la croissance et la taille des villes :

- Une **étude non paramétrique** du lien entre les tailles urbaines et les taux de croissance démographique des villes : on représente la croissance en fonction de la taille de la ville afin de voir si cette croissance dépend de la taille des villes.
- Une **étude de la convergence des tailles des villes** vers une taille urbaine optimale (au sens « proche »/ « identique »), en utilisant des tests de stationnarité en panel ;
- Une utilisation des **chaines de Markov** pour analyser la mobilité intradistributionnelle des villes : on va découper la taille des villes en classes (5 classes ici) et on regardera la probabilité qu'une ville change de classe.

## 3. Méthodologie et bases de données

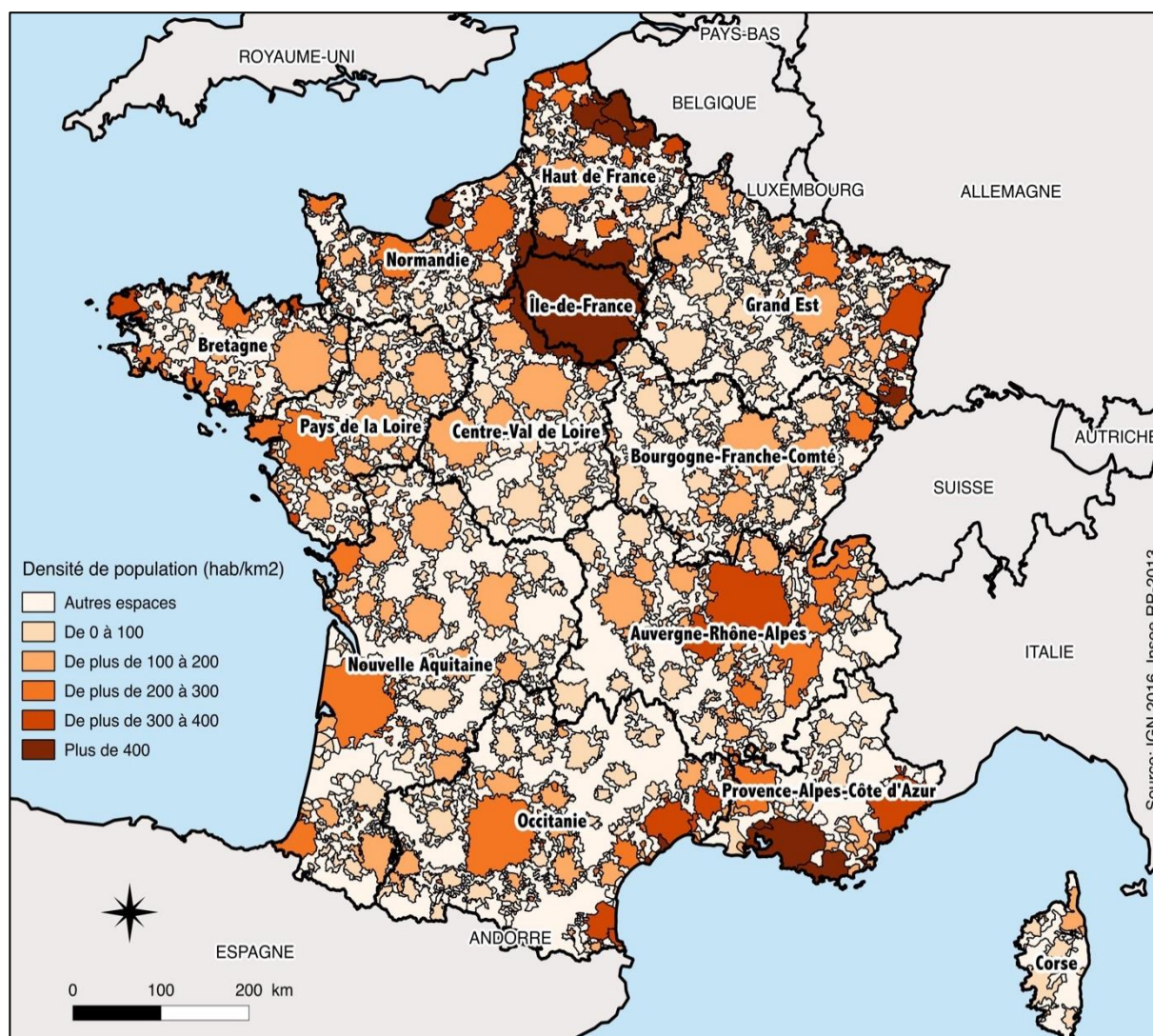
Pour réaliser leur étude ils se sont basés sur l'étude l'INSEE de 2010 sur les **zonages aires urbaines**, définissant une aire urbaine comme étant « un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci ».



A noter également qu'une aire urbaine interrégionale est divisée en deux aires urbaines si elle est à cheval sur 2 régions et que la somme des habitants de l'aire urbaine sur chacune des régions est d'au moins 1000 habitants et, toute aire urbaine de moins de 1000 habitants est exclue. Ils se sont aussi basés sur les nouvelles régions françaises (13 et plus 22) tout en excluant l'Île de France et la Corse de l'échantillon d'étude. Enfin ils ont utilisé le recensement historique de la population de 2013 de l'INSEE pour compléter leur analyse (période 1962-2013).

#### 4. Les aires urbaines dans les nouvelles régions françaises

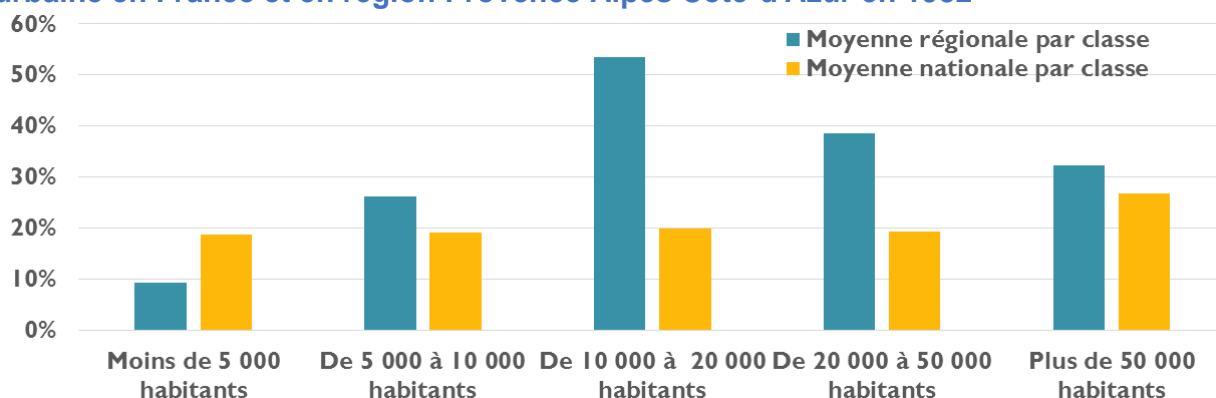
Carte 1 : Densité de population dans les aires urbaines en 2013



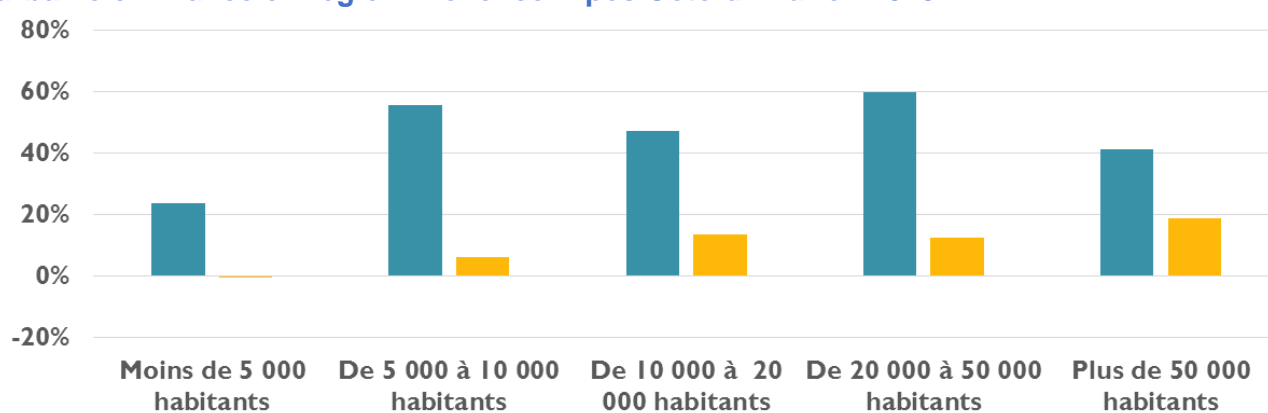
Il existe en France deux aires urbaines très denses, celles de Paris (qui s'étend sur 5 ou 6 régions) et de Marseille.

Une comparaison nationale et régionale nous permet de mieux comprendre le phénomène de croissance :

**Graph 1 : Evolution de la population 1962-1982 en fonction de la taille de l'aire urbaine en France et en région Provence Alpes Côte-d'Azur en 1982**



**Graph 2 : Evolution de la population 1982-2013 en fonction de la taille de l'aire urbaine en France en région Provence Alpes Côte-d'Azur en 2013**

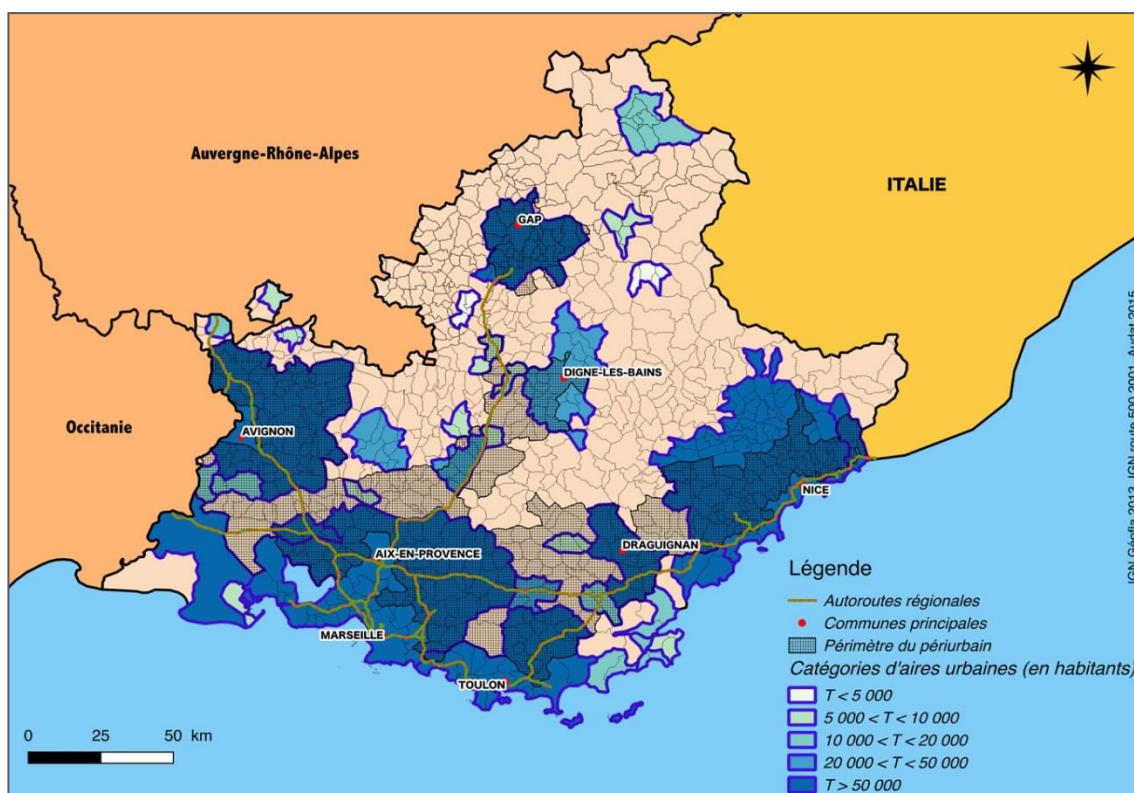


En France, ce sont surtout les aires urbaines de plus de 50 000 habitants qui ont connu les plus fortes dynamiques (évolution de la population). En revanche sur Provence Alpes Côte-d'Azur, cela concerne davantage les aires urbaines de taille plus « moyenne ».

**Les résultats de Provence Alpes Côte-d'Azur sont donc bien différents de ceux obtenus à l'échelle nationale.**

## 5. Lien entre dynamiques des aires urbaines et périurbain

Carte 2 : périurbain et tailles des aires urbaines en 2013



Le périurbain participe aux dynamiques des aires urbaines de Provence Alpes Côte-d'Azur, du fait du fort poids du périurbain au sein des aires urbaines de 10 000 à 50 000 habitants.



On constate qu'en 1962, 60% de la population vivait dans les aires urbaines de moins de 10 000 habitants tandis qu'en 2013 cette tendance change puisqu'il n'y a plus que 35% de la population. On observe surtout une forte diminution de la part des aires urbaines de moins de 5 000 habitants.

## 7. Des profils différents selon les régions

*Kernel de densité dans quelques régions françaises :*

Il est possible d'observer 3 groupes distincts d'aires urbaines : petites, moyennes et grandes aires urbaines en Provence Alpes Côte-d'Azur, tout comme en Rhône Alpes mais inversement, au niveau national la courbe apparaît beaucoup plus lisse dans le temps.

## 8. Une évolution à contrecourant...

*Evolution des coefficients de hiérarchisation des régions françaises entre 1962 et 2013 :*

On observe que le coefficient de hiérarchisation de la région Provence Alpes Côte-d'Azur est le seul qui augmente, cela traduit une meilleure diffusion de la population dans les aires urbaines. A l'inverse dans les autres régions et au niveau national ce coefficient baisse.

## 9. ... Confirmée par le modèle de Rosen et Resnick

*Evolution du coefficient  $\theta$  de Rosen et Resnick dans les régions françaises de 1962-2013 :*

La région Provence Alpes Côte-d'Azur et le Pays de la Loire sont les seuls à avoir un coefficient positif ce qui traduit une sous-représentation des aires urbaines moyennes dans ces régions là, mais c'est une tendance qui va changer dans les années à venir puisqu'on observe des dynamiques très fortes dans les aires urbaines moyennes en région Provence Alpes Côte-d'Azur. (cf. 1982-2013)

## 10. Convergence observée dans différentes régions

*Tableau 3 : Résultats des tests de stationnarité en données de panel (modèle 3) :*

On observe une convergence, au niveau de quatre régions : Provence Alpes Côte-d'Azur, Nouvelle Aquitaine, Franche Comté, Hauts de France, vers une taille urbaine optimale. Mais globalement en France on constate la même tendance.

## 11. Des disparités dans la convergence vers une taille urbaine optimale (SIMULATIONS)

**Tableau 4 : Distribution initiale et ergodique des nouvelles régions françaises :**

Mp,ij	Région	C1	C2	C3	C4	C5
<b>Etat initial</b>	Régions	≈ 0,200	≈ 0,200	≈ 0,200	≈ 0,200	≈ 0,200
	France	0,200	0,200	0,200	0,200	0,200
<b>Etat ergodique</b>	Centre - Val de Loire	0,786	0,183	0,024	0,003	0,005
	France	0,723	0,185	0,056	0,023	0,013
	Nouvelle Aquitaine	0,767	0,132	0,051	0,033	0,018
	Hauts de France	0,472	0,197	0,043	0,089	0,200
	Provence-Alpes-Côte d'Azur	0,015	0,075	0,065	0,205	0,641

**Notes : Les classes d'aires urbaines sont différentes pour chacune des régions observées.**

*Aide à la lecture : 0.641 = 64.1% des aires urbaines de Provence Alpes Côte-d'Azur appartiendront la classe C5 (grandes aires urbaines)*

On observe que la région Provence Alpes Côte-d'Azur est la seule région de France où on a une convergence de tailles vers la classe C5 (C1 = petites ; C5 = grandes). Les classes sont changeantes, chaque région a ses propres classes (intervalle de population).

A terme dans la région Provence Alpes Côte-d'Azur, 65% des aires urbaines appartiendront à la classe C5 alors que dans les autres régions cela se fait plus vers une taille C1.

## 12. Conclusion

- Renforcement du système urbain primatial dans toutes les régions françaises à l'exception de Provence Alpes Côte-d'Azur.
- Très fortes dynamiques des aires urbaines moyennes en Provence Alpes Côte-d'Azur entre 1962 et 2013.
- Convergence des aires urbaines observées en Provence Alpes Côte-d'Azur vers une taille optimale
- Perspectives :
  - Prendre en compte les facteurs macroéconomiques propres à chaque région
  - Intégrer l'autocorrélation spatiale entre les aires urbaines dans l'analyse : cela signifie intégrer une observation des comportements des voisins de ces aires urbaines afin de déterminer leur influence, voir s'il existe une diffusion spatiale du phénomène ou une absorption de celui-ci.
  - Ils ont fait le choix dans leur analyse de considérer que les aires urbaines étaient indépendantes. Ils vont simplement introduire des effets de voisinage pour voir dans quelle mesure les mutations des aires urbaines voisines peuvent influencer les aires urbaines.

# Thème 2 : Les périurbains et la ville : entre individualisme et logiques collectives, les multiples figures des habitants du périurbain, Rodolphe DODIER

## 1. Changer de regard

Rodolphe DODIER entend par cela :

- Un abandon de la vision surplombante
- Une approche par les modes d'habiter
- Une méthodologie basée sur les entretiens et les enquêtes autant que sur les sources INSEE

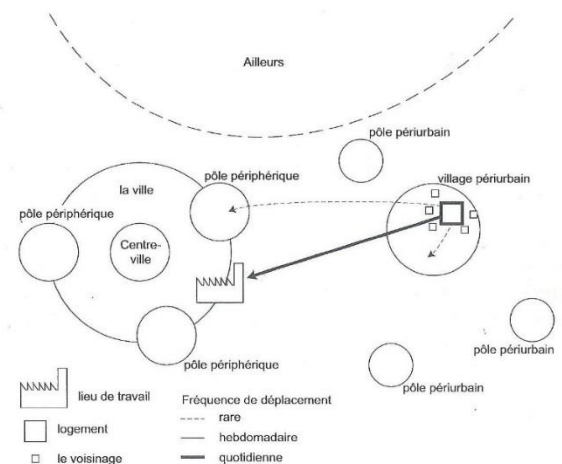
A travers une enquête réalisée en Pays de la Loire, il entend présenter une typologie des modes d'habiter périurbain. Il a pour cela réalisé une enquête auprès de 913 ménages afin de mesurer la diversité des modes d'habiter.

Il pose deux hypothèses : cette diversité des modes d'habiter est liée à l'identité sociale mais également liée à la structuration spatiale ; on ne vit pas de la même façon autour des gros systèmes urbains qu'autour des petits.

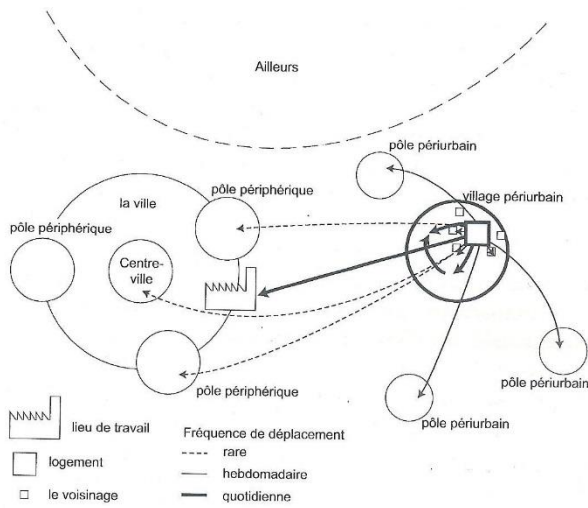
## 2. Mesurer la diversité des modes d'habiter

Il observe donc différentes figures :

La figure du **repli sur le ménage** (25%) : il s'agit des personnes qui tout en travaillant en ville se replient sur leur logement quand ils ne travaillent pas. Il existe deux variantes à cette figure : les reclus, ces personnes âgées qui vont rester dans leur logement et les captifs qui sont majoritairement des femmes qui n'arrivent pas à s'adapter à la vie hors de la ville, qui sont souvent sans emploi et vont s'occuper des enfants.

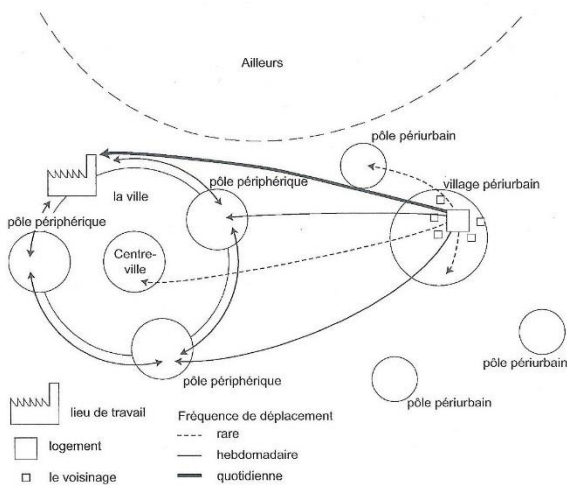
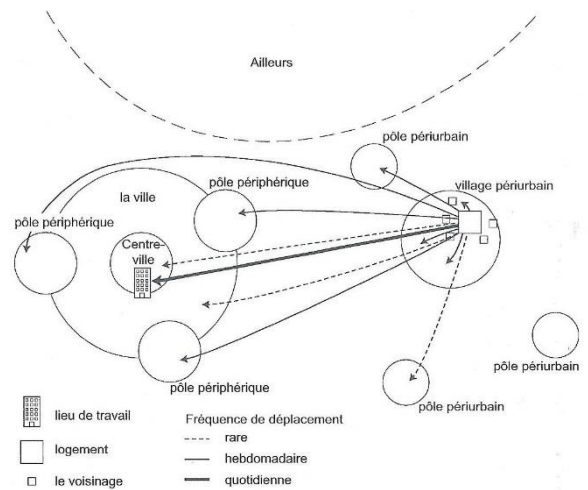






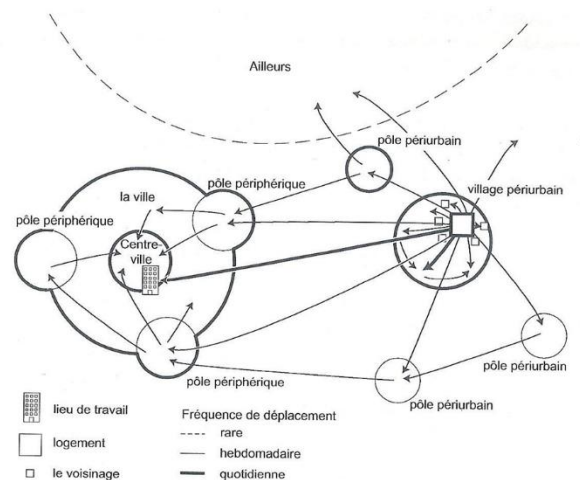
Le **villageois** quant à lui est centré sur la commune (25%). Ceux sont des personnes qui tout en travaillant en ville ont une vie sociale à l'échelle du village périurbain, qui sont très impliqués au niveau social dans leur commune.

Le **navetteur**, l'alternance ville-village (10%). Celui-ci se définit par son mouvement, il ne s'identifie pas comme périurbain, mais il y habite, travaille en ville et vie en ville ; il se définit par son mouvement.



Le **périphérique** (10%) considère que l'espace le plus important pour lui est l'espace périphérique, c'est son centre à lui.

Le **multi compétent**, c'est celui qui va choisir ses ressources, celui de la ville au choix, il jongle entre le centre-ville, le village périurbain, le pôle périurbain en fonction des ressources et de ses besoins.



Apparaissent également des figures de **souffrance contemporaines** tels que **l'hyper mobile** (5%). C'est une personne qui habite dans le village périurbain mais passe plus de temps dans les transports que chez lui, il souffre de la mobilité. Mais on trouve aussi **l'absent**, celui qui passe l'essentiel de sa vie ailleurs, en dehors du domicile et qui ne rend qu'une fois par semaine voire toutes les deux semaines. C'est une autre forme de souffrance.

### 3. Modes d'habiter et caractéristiques sociales

#### Effet de genre

On peut observer des différences de profil au niveau du genre : les reclus et captifs sont plutôt des femmes, les périphériques, absents et hyper-mobiles ont tendance à être des hommes. Concernant les personnes seules : les femmes sont nettement plus repliées, les hommes sont plus villageois ou navetteurs. On observe également une forte distinction entre familles et isolés.

#### Une trajectoire générationnelle

On peut observer un apprentissage spatial des jeunes enfants. Ils vont être tout d'abord repliés sur le logement, ensuite de vrais villageois et à l'adolescence l'aspiration à la ville grandit (souvent pour les études) et on va même jusqu'à observer une « urbanophilie » (car la vie sociale se fait dans la ville).

A l'inverse, à la fin de la vie active on observera un repli relatif sur l'espace local, les multi-compétents deviennent plus villageois, le repli va accompagner le vieillissement.

Toutefois il est aussi possible de voir des trajectoires individuelles étonnantes. Il y a des individus qui arrivent dans l'espace périurbain qui ne viennent que pour dormir au début et qui deviennent rapidement de parfaits villageois.

## Habitus cultivé VS habitus populaire

On observe des différences de profils suivant les catégories sociales. Les multi-compétents, hyper mobiles et absents sont plutôt des cadres et professions intermédiaires. Les villageois, périphériques et navetteurs quant à eux sont plutôt des employés et ouvriers. Enfin, les repliés sur le ménage, les captifs et exclus sont souvent les inactifs et les retraités.

	Repliés sur le ménage, captifs et reclus	Villageois, périphériques et navetteurs	Multi-compétents, hyper-mobiles et absents
<b>Agriculteurs*</b>	33%	50%	17%
<b>Artisans- commerçants*</b>	12%	50%	38%
<b>Cadres et PIS</b>	12%	42%	47%
<b>Professions intermédiaires</b>	19%	33%	48%
<b>Employés</b>	19%	53%	28%
<b>Ouvriers</b>	20%	52%	28%
<b>Retraités</b>	51%	36%	13%
<b>Autres inactifs</b>	50%	40%	10%

## La dimension spatiale des modes d'habiter

Il est notable qu'il n'existe aucune réelle différence de façon de vivre entre le périurbain proche et le périurbain lointain.

		Périurbain proche	Périurbain lointain
<b>Figures de souffrance</b>	Reclus	1%	1%
	Repliés	22%	24%
	Captifs	2%	2%
<b>Figures équilibrées</b>	Villageois	24%	25%
	Navetteurs	9%	9%
	Périphériques	11%	10%
<b>Figures métropolitaines</b>	Multi-compétents	27%	25%
	Hyper-mobiles	4%	3%
	Absents	0%	2%

La différenciation est nette entre les grandes villes et les petites. En effet, on va retrouver 36% de multi compétents dans les grandes villes tandis que les repliés, les villageois ou encore les périphériques vont plutôt se retrouver dans les petites à moyennes.

		Grandes villes	Villes moyennes et petites
<b>Figures de souffrance</b>	Reclus	0%	1%
	Repliés	18%	26%
	Captifs	2%	2%
<b>Figures équilibrées</b>	Villageois	23%	25%
	Navetteurs	9%	9%
	Périphériques	7%	13%
<b>Figures métropolitaines</b>	Multi-compétents	36%	19%
	Hyper-mobiles	4%	4%
	Absents	1%	1%

## Entre individualisme et logiques collectives

Au sein du périurbain, il est possible de noter une vie associative intense, un engagement qui va au-delà du local. Les relations sociales apparaissent à partir de 18h mais aussi le weekend, relations qui sont au moins de qualité aussi importante que celles qui existent en ville.

Toutefois, on observe aussi un autre modèle, celui du repli sur soi, notamment dû à un contrôle social pesant. En effet, la norme familiale est très fortement présente dans ces espaces.

On oscille donc entre un individualisme forcené et un individualisme plus citoyen (surinvestissement dans toutes les associations). Mais il n'y a pas un archétype de l'habitant périurbain.

## Quelques pistes pour l'action régionale

Il est nécessaire de tenir compte de la diversité des modes d'habiter puisque les milieux urbains et périurbains ont des besoins et des attentes différentes.

Des solutions sont envisageables, notamment des solutions qui émergent par le bas. Le comportement des individus a changé, ils s'orientent vers les bassins de proximités pour subvenir à leurs besoins, dans les espaces périurbains. Mais il est aussi possible d'observer des formes de solidarités à l'échelle micro avec le recours notamment au covoiturage, qui ne va pas se faire spécialement autour du travail mais plutôt des activités de loisir, et surtout autour des enfants.

A l'échelle individuelle, les individus cherchent dans ces espaces périurbains un certain respect de l'environnement qui se note par l'installation de panneaux solaires par exemple ou encore l'usage du covoiturage.

Une maturation politique et technique des espaces périurbains est également notable. On se pose des questions dans les premières couronnes. Cette maturation politique s'est observé à partir 2007 avec une féminisation très forte et un rajeunissement des maires par exemple.

Il apparaît nécessaire de continuer à comprendre ces espaces pour infléchir les politiques publiques. Prendre en compte la variété de ces espaces est tout aussi important, les espaces périurbains présentent tous des dynamiques et problématiques différentes. A cela s'ajoute un besoin de lever la contradiction entre « vivre-ensemble » et durabilité environnementale. Aider à l'investissement dans l'amélioration de l'habitat apparaît aussi être envisageable. Les mobilités individuelles doivent aussi être accompagnées. Enfin, il est primordial d'assurer la présence des services publics dans ces espaces périurbains.

A l'encontre des a-prioris : Les multi compétents sont essentiellement des cadres. On observe, dans le périurbain lointain, un foncier moins cher où on va donc retrouver les catégories populaires. Toutefois ces familles vont vivre comme des cadres ; ils sont plus de mobiles.

L'espace périurbain lointain n'a été péri urbanisé que dans les périodes récentes (10 ans environ).

Face à la critique, les habitants du périurbains vont réagir de manière différente. Ils ont un rapport à la ville différent (qui s'observe dans les entretiens) : Les multi compétents se sentent urbains et non périurbains. Le villageois, lui, va plutôt être dans l'incompréhension, il reste peu sensible à la critique. Les repliés quant à eux vont être au contraire très sensibles à ce type de discours.

Les figures en repli, ceux qui se sont éloignés dans les espaces les moins chers, dans les espaces périurbains les plus lointains ont trouvé dans la solidarité informelle un soutien. Cela n'est pas forcément lié à la façon d'habiter mais plutôt ce sont des réseaux locaux qui font dans la débrouille, l'entraide.

On observe souvent que la trajectoire des enfants est similaire à celle des parents.

Dans l'espace périurbain on rencontre des personnes qui cherchent avant tout à s'intégrer et face à eux, d'autres qui n'arrivent pas du tout à s'adapter.

Il n'y a pas une typologie fixe, en fonction de l'évolution du ménage, de la vie professionnelle, on passe d'un type à l'autre sans coupure très nette.

Au moment de la retraite, les individus ne veulent pas spécialement partir, ils adaptent leur vie, deviennent des villageois... mais vont parfois en ville, plutôt en touristes.

Il y a donc une fluidité entre tous les types présentés.

Les conclusions pour le Pays de la Loire sont-elles applicables pour notre région ?

En PACA, on observe un territoire organisé en villages. De plus, selon une étude de l'INSEE sur la région, le solde migratoire est nul. Il y a équilibre entre les personnes qui arrivent et celles qui partent, il faut noter tout de même qu'une partie de ceux qui partent sont des retraités. Il y a un modèle un peu spécifique dans le secteur, en termes de morphologie, de répartition, absence de couronnes, structuration des populations ...

On observe des migrations régionales en France : la région PACA a un solde positif pour les retraités (ils viennent en région PACA et les jeunes partent) ce qui va entraîner un vieillissement de la population. Ces retraités ont quelques caractéristiques telles qu'un niveau d'éducation élevé ainsi que des moyens financiers importants. Dernièrement on a pu constater un départ de quelques retraités vers l'Occitanie.

## Thème 3 : Flux, migrations, mobilité généralisée : l'espace a-t-il toujours de l'importance ?

### 1. Un réagencement soutenable des urbanisations dispersées, entre distance et proximité, distribution spatiale et centralité – Antoine BRES

Il y a un impensé sociologique (qui malgré tout commence à être analysé), mais surtout spatial et morphologique qui demande à être exploré de façon assez précise.

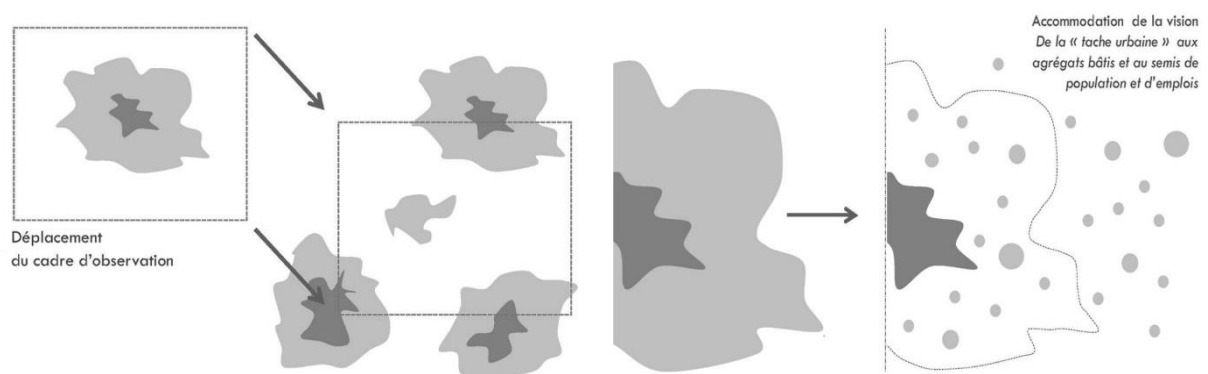
Présentation en trois temps :

1. Méthode appliquée pour explorer ces territoires presque à l'échelle micro, dans une démarche ascendante.
2. Evolution de la spécificité morphologique en 50 ans.
3. L'enjeu de la mobilité.

C'est à partir d'une expérience professionnelle, d'une étude menée avec la DREAL en Picardie, que se base cette analyse. Trois recherches ont été effectuées :

- En Picardie
- Un comparatif entre la Picardie et une région allemande
- Une recherche sur 14 échantillons picards de la périphérie francilienne

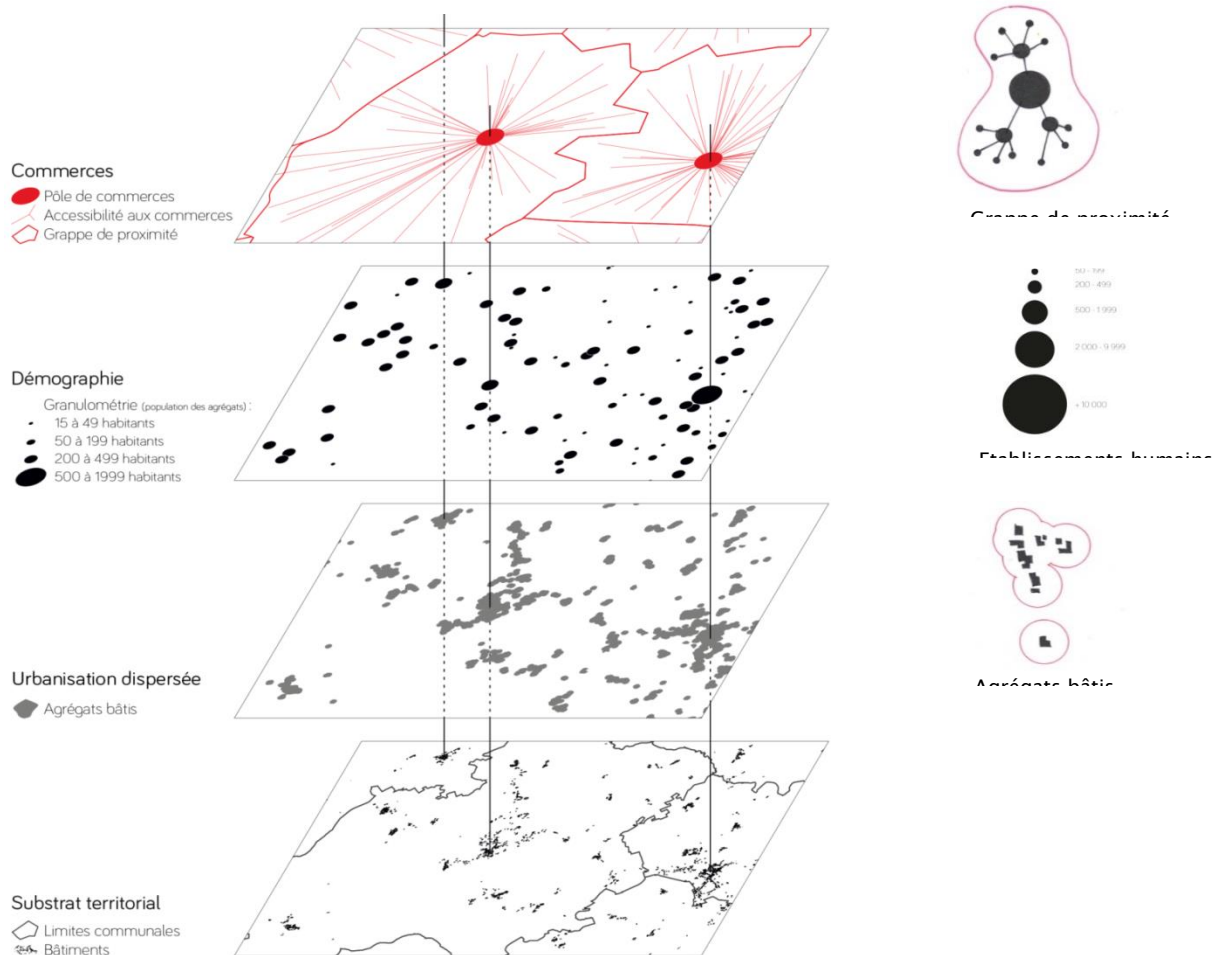
#### Changement de focale



Un premier constat peut être fait : il y a une distance notable entre les classifications INSEE et ce qu'on constate quand on adopte une focal assez fine (villages, hameaux, petites villes...). Une focal plus fine permet d'observer plus de similitudes morphologiques entre les espaces périurbains et les espaces ruraux qu'entre les espaces urbains et périurbains. C'est pour cela qu'on va adopter un double changement de point de vue. Il s'agit de mettre les villes en périphérie du cadre d'observation et d'adopter une focal qui permet d'observer le grain des territoires (compositions).

Il s'agit donc d'une approche par l'agrégation plutôt que par l'extension. Il ne s'agit pas d'analyser comment la ville s'étale en tâche d'huile, se fragmente ou s'émiette mais plutôt de voir comment le bâti s'agrège de manière plus ou moins agglomérée ou dispersée, plus ou moins de façon continue ou discrète.

### Une approche infra-communale



L'objectif est d'observer très concrètement les processus d'occupation des territoires par les établissements humains, de comprendre leur fonctionnement, mais surtout d'éviter les contre-sens d'interprétation du processus d'étalement urbain à la fois dans le temps et dans l'espace.

On observe donc une redistribution de la population dans ces agrégats mais aussi on analyse la distribution des services afin d'avoir une vision des bassins de proximité.

La comparaison du semi d'agrégats bâtis de Picardie et du Limousin se fait grâce à des carrés de 50x50 km qui ne comprennent aucune ville de plus de 50 000 habitants. La taille des communes n'est pas comparable entre la Picardie et le Limousin, les densités sont différentes, le nombre d'agrégats n'est pas le même (proportionnel à la taille de la commune).



Il est intéressant de voir que la distance moyenne entre les différents agrégats habités est inférieure à 2 km.

Il est difficile de réaliser une classification efficace, une typologie claire. Certains ensembles vont être des hameaux dans certaines régions, des villages dans d'autres. Il y a une diversification de l'organisation territoriale des échantillons.

	Extension	Jonction	Construction interne	Combinaison
Diffus				
Bâti groupé				
Mixte				

Réalisation : Agence Brès + Mariolle

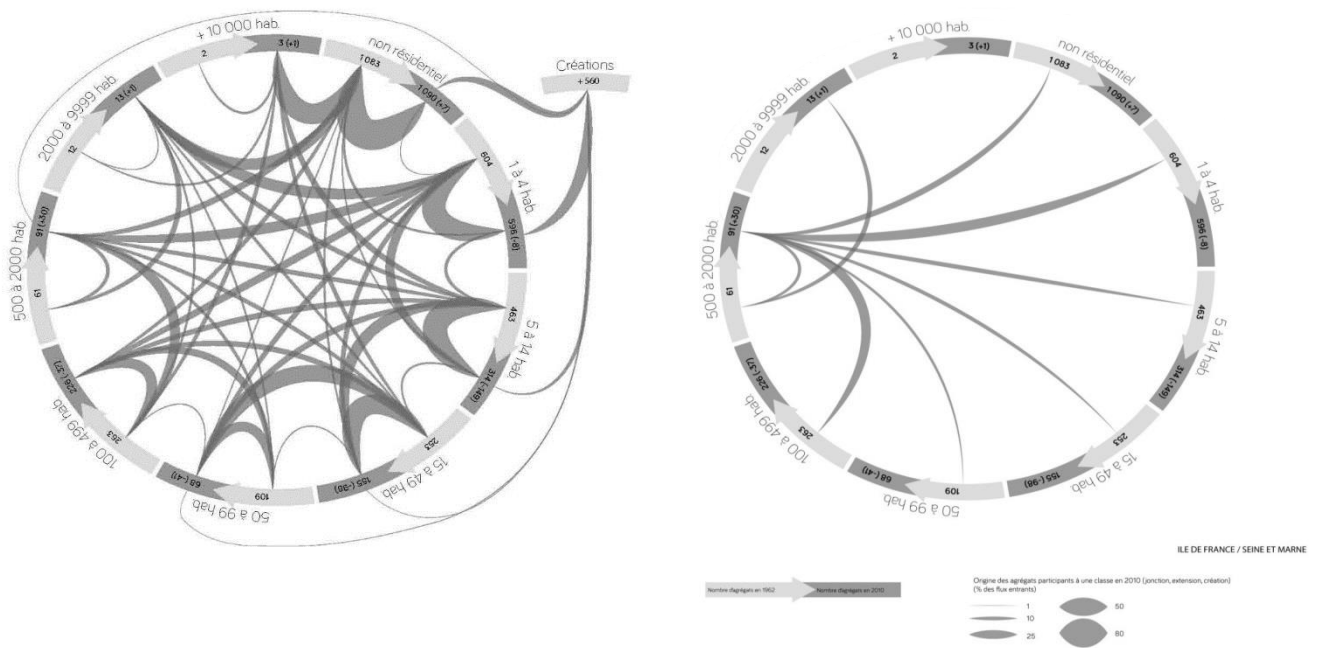
### 50 ans d'agrégation

Il apparaît intéressant d'observer comment, de façon dynamique, ont évolué ces agrégats. On constate globalement que tous les agrégats ont connu une extension quel que soit leur profil, mais plutôt dans une logique de concentration.

Le nombre de hameaux a fortement diminué (-50%). Dans le Limousin on observe une perte de population dans les hameaux tandis qu'en Picardie et en Ile de France on constate une extension et un gain de population, on a donc un transfert vers la classe des « villages ».

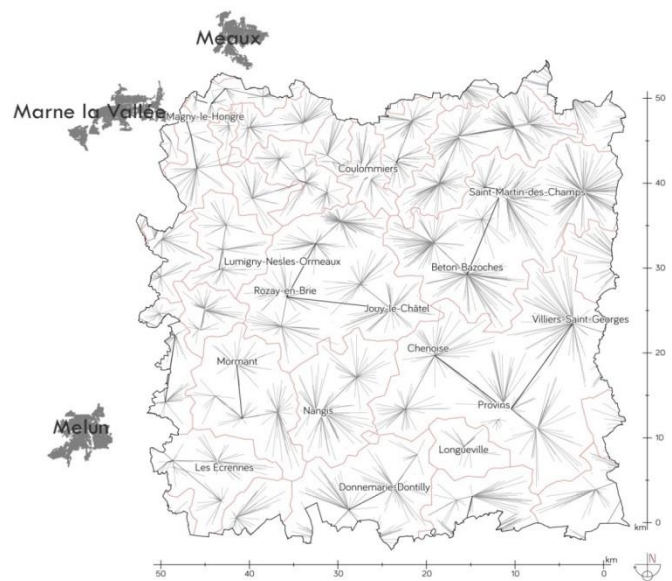
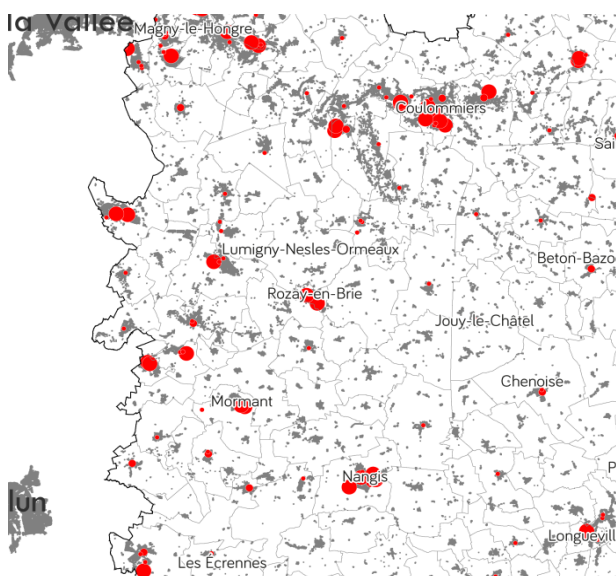
Les processus d'extension et de jonction des agrégats bâtis ont conduit à une intégration progressive des zones d'habitation isolées héritées du substrat rural au sein de villages et de bourgs.

Le hameau est donc absorbé par le village. Il s'agit de dynamiques très complexes qui combinent l'extension, la jonction et l'inclusion qui vont créer davantage de la concentration que de l'éparpillement.

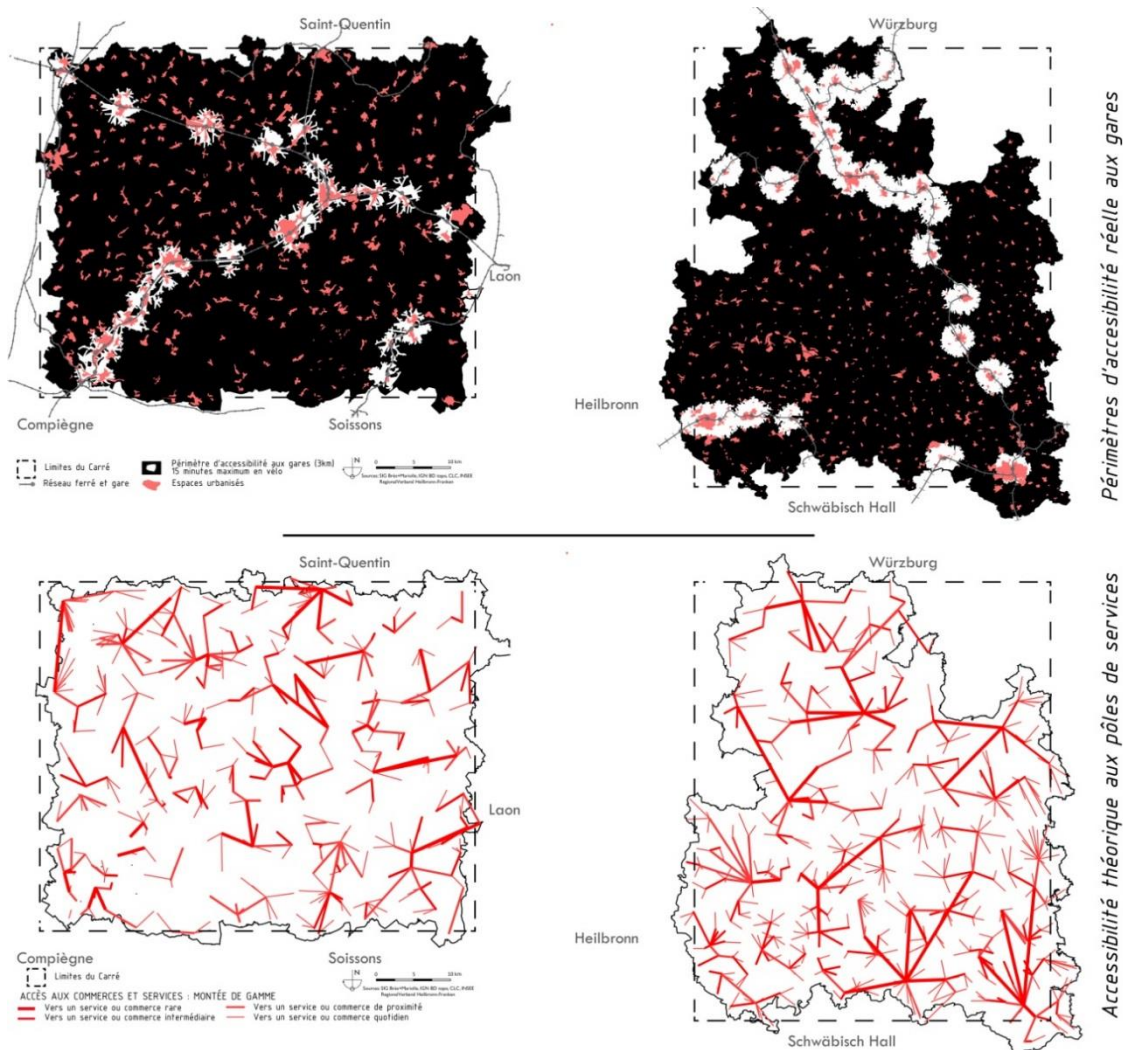


Il apparaît nécessaire de noter l'importance des bourgs. En effet, quelques soient les échantillons c'est dans ces espaces que l'on trouve la plus grande part de la population. Les bourgs ont concentré la croissance démographique et urbaine la plus forte. Il s'agit de la classe qui a eu l'un des plus fort taux d'accroissement dans chacun des sites d'études (30% en Limousin, 50% en Picardie, 100% en Ile de France).

### Accessibilité aux commerces



L'analyse de l'accessibilité aux commerces se fait par le biais de grappes de proximité. Il s'agit d'observer la diversité de la nature et de la répartition de l'offre commerciale. C'est une démarche ascendante, on part de chacun des agrégats et on observe ensuite quel est le commerce de proximité le plus proche, l'intermédiaire et le plus éloigné. L'observation de ces grappes de proximité permet de constater une relative importante offre de service. En Rhône Alpes par exemple cette offre est plus dispersée mais il y a par la même plus de services. On remarque que plus l'habitat est dispersé plus l'offre de service est importante.



### L'entre-villes au filtre des mobilités durables

Il est déterminant également d'analyser l'accessibilité aux transports en commun dans les espaces périurbains. Une comparaison entre une région Allemande et la Picardie a donc été réalisée. On constate en Allemagne un regroupement communal qui a modifié l'évolution des territoires. La hiérarchie urbaine est très affirmée, la planification est très précise et contraignante, elle se fait à l'échelle du département (ou plutôt son équivalent en Allemagne). Ils sont donc dans une logique d'articulation entre le développement urbain et le développement des transports en commun (il faut noter qu'ils présentent une démographie plate ou légèrement déclinante alors que la démographie est

ascendante en Picardie). Les différences entre les deux régions comparées ne sont pas très significatives, il y a par exemple très peu de différence entre le nombre de kilomètres entre chaque gare.

Quant à l'équation des mobilités alternatives au « tout-automobile », on constate qu'en Picardie les habitants vont faire jusqu'à 6,5 km de vélo tandis qu'en Allemagne plutôt jusqu'à 2,3 km. Tout est une question d'accessibilité aux emplois. Il semble que la proximité des commerces entre en jeu. Les commerces intermédiaires et rares sont plus éloignés. On a donc une meilleure organisation en Allemagne mais tout apparaît plus loin du fait de la hiérarchisation de l'espace.

## COMMENTAIRES

*Quel rôle va jouer la planification en Allemagne ?*

La planification se fait à l'échelle de ce qui serait en France le département, avec un « PLU départemental ». Ils prennent en compte la dimension transport, qui est organisée de façon très hiérarchique mais à une échelle pertinente. Il n'y a donc pas d'étalement urbain possible, leurs politiques sont draconiennes. Les surfaces commerciales sont elles-mêmes hiérarchisées.

Organisation fonctionnelle de l'espace : *Comment interpréter le périurbain ?* Une approche fonctionnelle est une approche où le périurbain serait le développement d'un espace lié à des comportements individuels sur la base d'un calcul de coût foncier et de coût de transport sur la base d'une contrainte de revenu.

*Est-ce que le périurbain c'est ce qui se développe aux abords de la ville parce que les individus ne peuvent pas s'installer plus au centre de la ville ou est-ce un espace fonctionnel ?* Vraie question à laquelle il n'y a pas encore de réponse intéressante.

*Comment, dans cette analyse, peut-on inclure le fait que la mobilité résidentielle en France est beaucoup plus importante aujourd'hui ?* Il existe plusieurs bases de données. Notamment, la mobilité résidentielle modifierait l'approche spatiale.

*Comment, dans cette analyse, peut-on introduire la notion de centre secondaire ?* La périurbanisation est aussi caractérisée par la notion de **centre secondaire**. Il s'agit d'un espace secondaire que les géographes ont très bien analysés, des centres qui vont focaliser les déplacements des individus et qui modifient l'espace et l'analyse périurbaine.

Réponse du géographe : les jeunes s'en vont mais ils reviennent, ils vont dans les villages proches de leur village d'origine. Il y a donc une mobilité qui devrait être analysée à une échelle très fine. Cette dimension de proximité de mobilité est à prendre en compte. La majeure partie des migrations se font entre communes et à l'intérieur des zones d'emploi.

A l'encontre des aprioris : Les multi compétents sont essentiellement des cadres.

## 2. Modes d'habiter, cadre de vie et mobilités de loisirs : ce que les périurbains révèlent – Hélène NESSI

Approche et méthode d'analyse

Il s'agit d'une approche par les modes d'habiter et les représentations habitantes. Qu'est-ce que les modes d'habiter ? C'est un rapport spatialisé à la société et une relation évolutive aux différentes échelles du territoire, e. i des pratiques/ modes de vie associés à des inscriptions spatiales. Ce sont donc les modes de vie spatialisés sur les territoires ce qui permet de prendre en compte les dynamiques spatiales très importantes pour comprendre la ville et leur développement.

On est donc dans une approche par la représentation sociale avec un retour à la notion d'expérience. En effet, chaque individu est marqué par des valeurs, des croyances qui influent sur son comportement et ses choix de vie. Une combinaison des deux permet de créer le **rapport au cadre de vie**.

Elle fait donc l'hypothèse d'un lien entre représentation du cadre de vie et mobilité de loisir. Mais il y a aussi l'influence de la position socioéconomique qui est à voir. Ajoutons que l'idée d'un déterminisme de la forme urbaine sur les pratiques de vie peut être remise en cause lorsqu'on observe la diversité des modes de vie au sein d'un même territoire.

Il apparaît important de comprendre les raisons pour lesquelles les individus décident de se déplacer ou non.

Pour cela, une méthode mixte a été utilisée dans cette étude. Tout d'abord une analyse contextuelle permet de bien connaître le territoire, de mieux réussir les entretiens, d'être préparé à poser les bonnes questions et pouvoir rebondir facilement aux réponses des interrogés. Il s'agit d'un diagnostic classique avec une analyse spatiale des formes urbaines, une analyse quantitative de l'habitat et du peuplement.

A cela s'ajoute une analyse qualitative qui va permettre de saisir la signification des lieux et des pratiques pour les individus et de saisir l'implication du rapport à l'espace sur les choix de l'inscription spatiale.

Et enfin une analyse quantitative qui va aider à confirmer ou infirmer les résultats qualitatifs, à généraliser et renforcer leur validité. Dans ce travail, l'analyse quantitative permet également de quantifier la mobilité des individus en termes de kilomètres longue distance de loisir (données inexistantes) et de tester la significativité de la typologie du « rapport à l'espace » et du lien de cette typologie avec les distances parcourues dans le cadre de la mobilité.

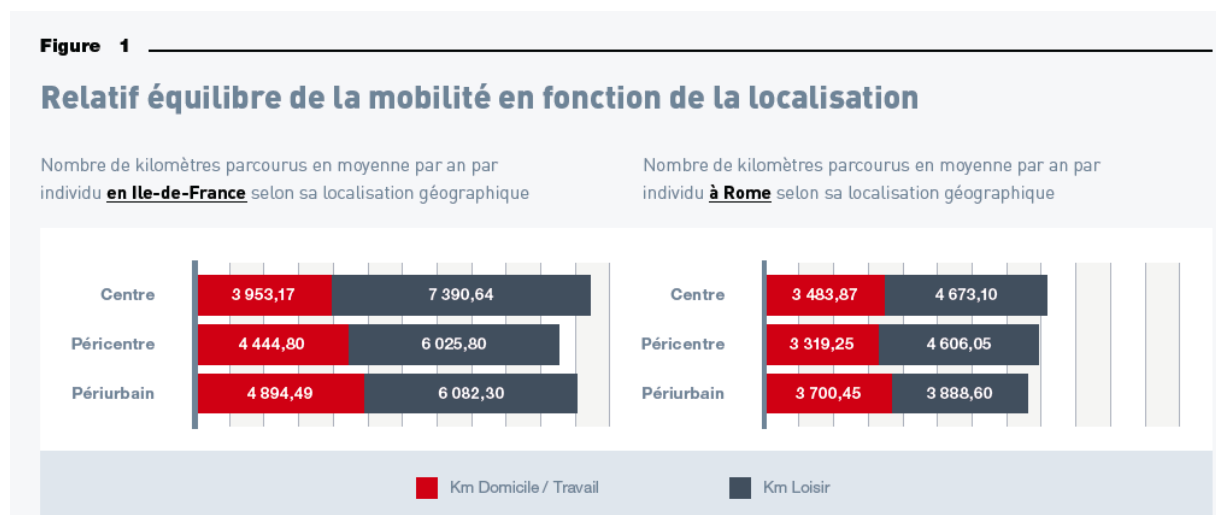
L'analyse des dynamiques sociales s'ajoute à l'analyse contextuelle. On a une forte présence d'associations qui est notable. L'approche est assez sensible puisqu'il apparaît nécessaire d'aller sur le terrain pour confirmer ou infirmer certaines données.

Les questions posées au cours des entretiens sont globalement orientées afin de connaître la représentation qu'ils ont de leur territoire mais aussi leur intérêt pour la mobilité. Les profils sont ensuite donc montés à partir de la représentation des habitants qui sera ensuite lié à un type de mobilité.

Une comparaison des modes d'habiter dans des localisations géographiques distinctes est également réalisée. Observer les pratiques dans le centre, périurbain et le périurbain permet de comprendre ce qui est propre aux pratiques et aux représentations périurbaines.

La comparaison va donc se faire entre deux métropoles importantes, aux dynamiques spécifiques : l'Île de France et Rome. Un constat peut être fait : Rome présente un périurbain bien différent du périurbain français, il n'existe pas de lotissements, il y a des immeubles.

### Les périurbains, d'affreux pollueurs ?



Il existe un débat relatif à l'effet des formes urbaines sur la mobilité dans une perspective de développement urbain durable. Une relation entre fortes densités bâties et faible recours à la voiture a été établie dans les années 1980-1990. Il semblerait que la ville la plus durable et la moins consommatrice d'énergie serait la plus dense.

Il est important de prendre en compte la mobilité loisir longue distance. Il y a un effet de rééquilibrage de la mobilité domicile/travail par la mobilité de loisir selon la localisation géographique, c'est **l'effet barbecue**. Les déplacements de loisirs ont un poids important en termes de pollution. On constate que les personnes habitants dans les centres ont vont parcourir une distance domicile/travail faible mais en comparaison vont parcourir une distance loisir très importante, alors que les résidents du périurbain vont parcourir une distance plus importante pour leur trajet domicile/travail mais vont avoir tendance à peu se déplacer pour leurs loisirs.

De même, on a pu constater que les classes aisées et moyennes se déplacent davantage que les classes modestes qui vont se déplacer très peu.

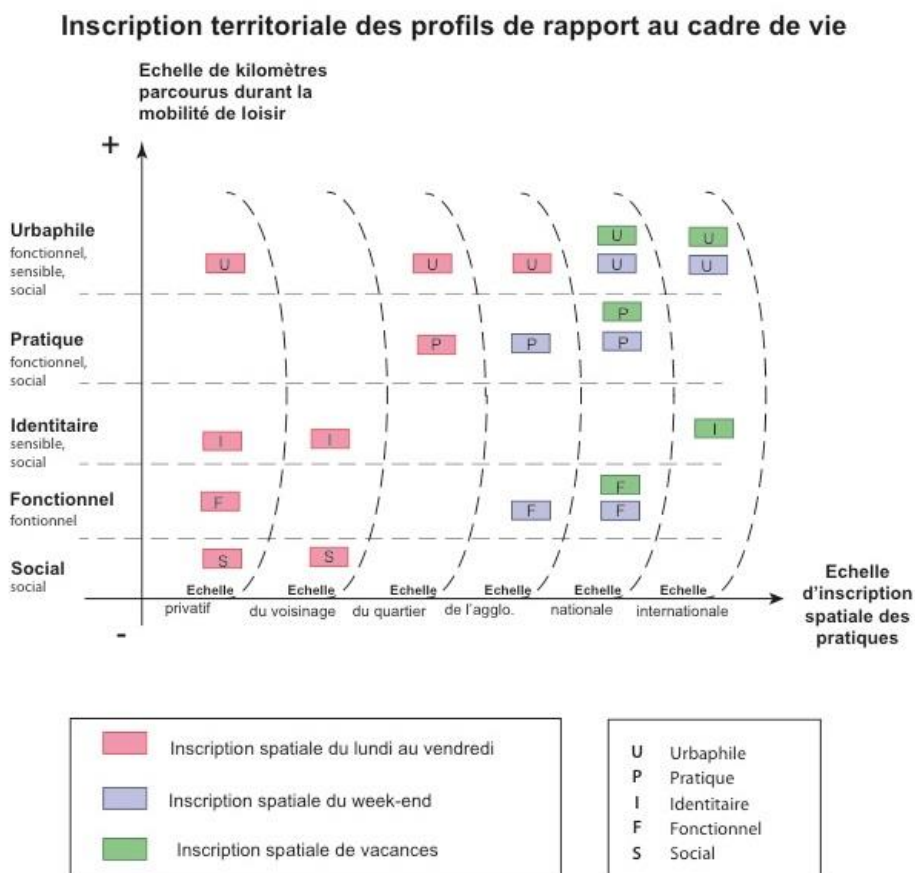
On a pu constater une augmentation de 22% de la mobilité pour les loisirs dû à des progrès tels que les RTT, la démocratisation des voyages à l'étranger avec la prise d'avion simplifiée et plus abordable. La mobilité loisir est donc devenue une question essentielle.

*Comment expliquer que les individus aient envie de partir de chez eux ?*

Pour répondre à cette question il faut distinguer deux notions : celle d'attachement et celle d'ancrage. Lorsque l'ancrage est choisi on peut parler d'attachement sinon, l'ancrage est subi. L'attachement est lié au voisinage, aux relations sociales et au cadre sensible de l'individu. Les habitants qui ont un rapport matériel sont ceux qui vont faire beaucoup de kilomètres pour aller ailleurs, tandis que ceux qui ont un rapport sensible vont être plus attachés au territoire et moins se déplacer. Il est important d'analyser les représentations des éléments fonctionnel mais aussi sensible et social.

*Quel est le rapport au cadre de vie ?*

Certaines représentations sont communes à l'ensemble des ménages, mais revêtent une importance variable. Selon la hiérarchie qu'ils établissent, les ménages développent des pratiques différentes.



Quelle

## identité locale dans le périurbain ? Les effets attractifs et les potentiels des territoires périurbains

Les raisons de l'attachement peuvent être fonctionnelles ou sensibles. Les transports collectifs ont peu d'influence sur la mobilité de loisir du fait de la dispersion spatiale et dans le temps des activités ; c'est pourquoi offrir une politique de transports publiques pour le loisir est quasiment impossible.

Une position socioéconomique faible combinée à un espace de vie isolé et mal relié aux centralités explique clairement un ancrage subi accompagné d'un fort attachement social pour compenser le manque de ressources locales. On a donc une impression d'isolement et de déconnexion au territoire dans le périurbain.

On remarque une inégalité sociale face à la mobilité puisque dans les centres les ménages modestes n'utilisent que très peu les transports en commun. Amener les transports dans le périurbains ne va pas forcément régler tous les problèmes mais la proximité des commerces est essentielle.

Pour les individus aux positions socioéconomiques intermédiaire et aisée, les indicateurs expliquant l'échelle d'inscription spatiale des pratiques relèvent essentiellement du rapport à l'espace.

Notamment, les individus valorisant davantage les sphères sensible et sociale de leur quartier que fonctionnelle présentent une inscription spatiale de leur pratique à une échelle réduite de proximité.

En ce qui concerne la réputation des écoles, tant que les enfants sont jeunes, l'aspect fonctionnel prend le dessus, l'importance de la réputation arrive plus tard.

Concernant l'aspect sensible, le calme et la tranquillité sont les aspects qui sont le plus en opposition au chaos de la ville. Il y a une forme d'apprentissage du rythme périurbain, on apprend à tolérer le bruit de ses voisins.

Les espaces verts ont aussi leur importance, ils sont une ressource existante, il y a une valorisation de la proximité aux bois, aux champs ; malgré cela, les habitants relèvent des problèmes d'entretiens et d'accessibilité des parcs pour enfants. D'où l'importance de se déplacer pour constater la réalité sur le terrain lors des études réalisées. Cela renvoie aussi à l'idée du charme d'un lieu, ce qu'on recherche dans le périurbain. Mais comme pour les espaces verts, les problèmes d'entretiens, de bruit, de dégradation et de vétusté vont modifier l'image sociale du lieu.

La peur de la densité est un autre point intéressant. Les personnes qui partent du centre sont celles qui ne supportaient pas la densité. Or on a un risque croissant de saturation des services et des stationnements en particulier dans les aires périurbaines ; cela peut donc poser la question des seuils de densité dans ces espaces.

Les personnes apprécient des espaces diversifiés. On a un passage de l'intime au collectif.



Du point de vue social, ce qui apparaît important va être le rapport au voisinage, la vie associative, la proximité avec la famille et/ou les amis... Il y a un attachement social extrêmement fort qui varie selon les ménages. Mais aussi, on constate un attachement au voisinage, familial, un ancrage générationnel (les générations futures reviennent sur le territoire qu'elles connaissent bien), communautaire et ethnique, lié à un fort engagement religieux, associatif et politique. On remarque que c'est notamment le cas en Italie.

Les espaces publics sont un support de la sociabilité dans l'organisation d'évènements par exemple.

La mixité sociale n'empêche malgré tout pas le risque de fracture et de contraste social. Au début, dans les espaces les plus éloignés, seules les personnes modestes s'installent puis peu à peu arrivent d'autres profils socioprofessionnels, l'aire périurbaine prend de la valeur et une nouvelle population arrive. Cela va parfois créer une fracture, il est alors difficile de vivre certains moments de convivialité.

Evolution du périurbain :

De plus, la solidarité est une ressource pour compenser l'absence d'équipements publics. En effet, dans les territoires d'habitat périurbain où il y a déjà une histoire ancienne, l'auto organisation et le savoir-faire territorial ont des chances d'être plus avancés. Il n'est ainsi pas étonnant de constater dans les discours des habitants périurbains une sensibilité au cadre de vie, aux espaces naturels, une valorisation des pratiques spatiales de proximité et de l'ancrage local. La connaissance du territoire et de l'offre du territoire par ceux qui sont là depuis longtemps est un avantage considérable qui permet de réduire le nombre de kilomètres.

Les vagues successives de desserrement des activités liées à la consommation offrent des gisements d'emplois importants aux populations locales, mais reposent également sur un système de localisation favorable, au fil du temps à la contraction des bassins de vie.

Néanmoins, il n'y a aucun changement observé concernant l'utilisation de la voiture. Les habitants du périurbain restent dépendants de la voiture.

S'adapter face aux crises : les pistes d'action

Il s'agirait d'adapter l'urbanisme aux modes de vie en considérant la diversité des attentes des ménages et la complexité de leur vie quotidienne. Au niveau de la sphère sociale il s'agirait de soutenir les dynamiques sociales, financièrement notamment, ou via des prêts de locaux par exemple. Au sein de la sphère sensible il s'agit davantage de mesures axées sur la tranquillité, le calme, les espaces communs/verts (rôle majeur de l'entretien). Il y a un important travail à faire sur la morphologie urbaine, il faut travailler sur des espaces de qualité avec des espaces de transition public/privé. Au sein de la sphère fonctionnelle, le développement de micro-centralités et la consolidation des territoires périurbains permettrait de réduire la dépendance aux villes centres (plutôt que le développement de l'offre de transport). Le développement de quelques commerces de première nécessité regroupés dans un noyau central et relativement

protégé de la circulation permettrait d'éviter la dispersion des commerces et ainsi une fois encore de consolider les espaces périurbains. Ce pourrait aussi être un espace de rencontre social. Il y a un fort enjeu de l'implantation des commerces afin d'attirer le consommateur.

Il existe un enjeu autour des commerces, mais surtout il y a un enjeu autour de leur implantation.

En ce qui concerne la mobilité, on remarque que les habitants cherchent la rationalisation des déplacements (faute de ne pas pouvoir en faire du tout). On va parler de chainage. Certaines activités vont être délaissées (les loisirs en premier lieu) du fait de la localisation. La mobilité dans l'espace périurbain demande une organisation précise, de l'anticipation. C'est donc les plus habitués au territoire qui vont avoir un avantage, ils cherchent à diminuer, rationaliser au maximum leur déplacement et en sont capables grâce notamment aux ressources sociales.

*Quel rôle du numérique dans cette organisation ?* Le télétravail n'est généralement pas envisageable. Toutefois, les outils numériques vont être utilisés afin de connaître les heures d'ouverture par exemple. On va chercher à faire le maximum par internet (la banque, les courses... sauf les personnes les plus âgées). Il n'y a pas un engouement particulier mais le portable a beaucoup aidé dans ces espaces périurbains.

Au niveau du changement des modes de transport, on constate de grandes attentes sur les pistes cyclables. Il faut favoriser le déplacement en vélo pour rejoindre les centralités avoisinantes à travers ces pistes cyclables.

Malgré les évolutions positives du périurbain au niveau de son autonomie (lié aux services), en terme d'emploi il y n'y a pas (ou très peu) de décentralisation.

## Enjeux prospectifs pour le périurbain : Stéphane CORDOBES

Les acteurs sont loin de subir le périurbain, on voit que beaucoup d'acteurs y vont par choix. La présence des institutions est moins importante qu'en ville, on note ainsi une capacité d'auto-organisation importante en comparaison des villes.

Les habitants du périurbains sont les interlocuteurs incontournables pour discuter des projets périurbains. Les acteurs s'organisent pour produire les projets qui leur correspondent en dehors des institutions qui pourraient les mettre en place. Ils sont devenus des experts de leur territoire avec qui il faut composer (pas une expression négative).

Les problématiques du périurbain vont apparaître à travers et par le biais du vote. On note une montée du vote extrême qui serait un marqueur du périurbain (toutefois cela peut être critiqué et déconstruit). On note surtout un basculement dans le discours sur le périurbain : il ne s'agit plus de voir le périurbain comme une urbanité affaiblie, pervertie. On a une opposition de points de vue entre les urbano-centrés et les ruralo-obtus qui n'est pas fondée dans la réalité. C'est ce type d'études et d'analyses des territoires périurbains qui vont permettre d'avoir des argumentaires très forts.

*Le périurbain pose un problème d'action publique : faut-il en faire un objet politique ? Peut-il y avoir une politique périurbaine ?* Il n'est pas si évident de répondre à ces questions.

Comment traiter les enjeux de ces espaces sans développer une politique publique ? Avec les outils mis en place depuis 50 ans on a mal régulé les espaces de périurbanisation.

La question de savoir si l'espace périurbain est durable et beaucoup plus complexe que ce qu'il n'y paraît. L'avenir est à la densité et à la concentration (mais il existe d'autres points de vue différents).

Le périurbain représente 30% de la population.

*Comment les rendre durables ? Comment anticiper les enjeux liés aux transports, au vieillissement... ? A-t-on les moyens politiques d'empêcher l'étalement ? Comment travailler avec les populations dans ces espaces pour favoriser une meilleure qualité d'habitat et donner une réponse aux enjeux ?*

Si on part du principe que les habitants eux-mêmes ont réussi à trouver des tactiques, c'est qu'ils ont une compétence et une expertise d'usage qui est considérable, qu'il faut mobiliser pour contrer les problèmes de ces espaces. Le travail sur le terrain avec les acteurs pour renforcer la compréhension du territoire est primordial. Il sera ainsi possible de voir comment certains projets qui fonctionnent sur des aires périurbaines pourraient par la suite être adaptés à d'autres aires périurbaines.

## Présentation des travaux des agences d'urbanisme :

### 1. Méthodologie d'approche de la géographie du périurbain en Provence Alpes Côte-d'Azur – Marion BAGNIS (audat.var)

Dans un premier temps du travail sur les enjeux du périurbain régional, les agences ont en 2015 par le prisme d'un axe géographique et statistique de production de connaissance établi un périmètre d'analyse assez large sur la base des caractéristiques « habituelles » affectées aux espaces périurbains et défini trois autres grands espaces régionaux (les 5 capitales, leurs premières couronnes et le rural). Mais ils ont aussi exploré par thématique les caractéristiques du périurbain régional au regard des autres espaces régionaux et de la diversité des situations en son sein. Ils ont ainsi créé un espace de 400 communes correspondant au périurbain de Provence Alpes Côte-d'Azur.

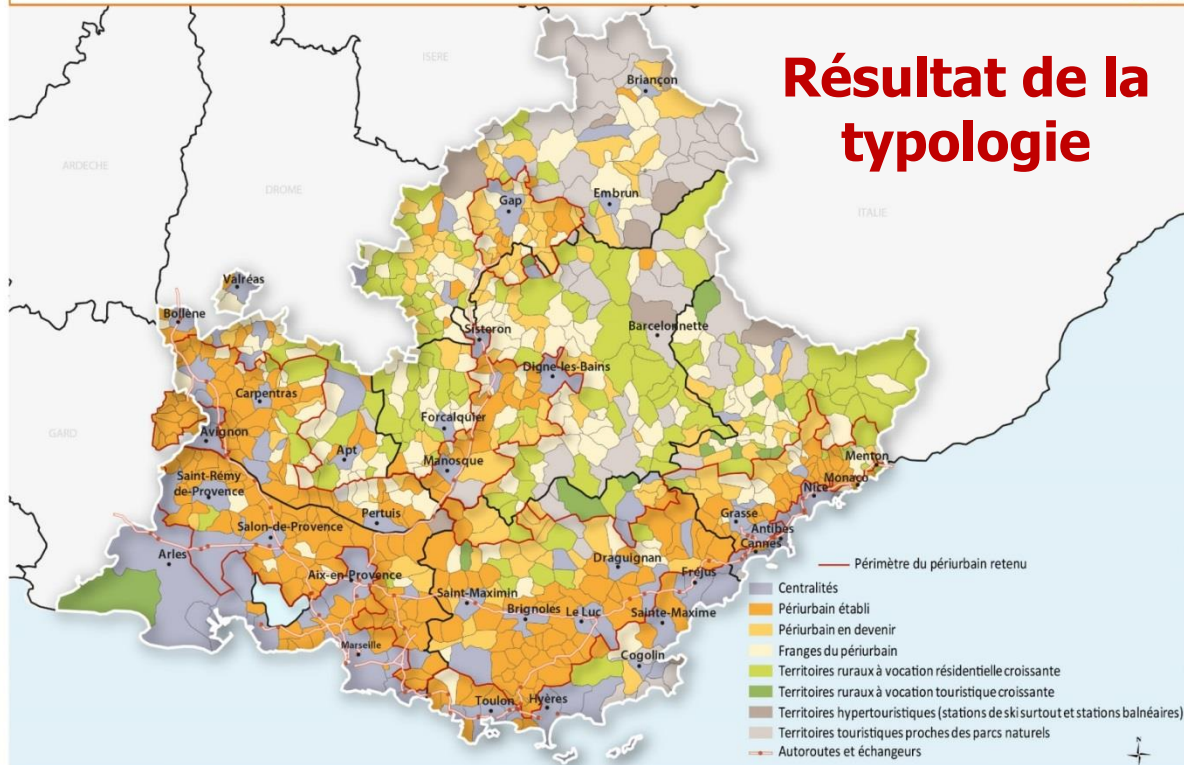
#### *Comment définir ce périmètre non institutionnel ?*

Il est nécessaire de s'affranchir des délimitations habituelles : politiques et statistiques. Il s'agit donc de définir la structuration de l'ensemble du territoire régional au travers d'un découpage communal. Cela passe par la sélection de quelques variables (lien avec l'emploi, actifs stables, niveau d'équipement des communes (gammes), construction de logements, parc de logement (part des résidences secondaires et anciens), maisons/appartements) liées aux problématiques de « périurbanisation ». Soit donc deux variables dynamiques et quatre autres plus statiques.

Cela aboutit à une typologie des communes de Provence Alpes Côte-d'Azur, de 8 classes :

- Les centralités : profil proche des grandes villes, avec une évolution de population plutôt stable, beaucoup plus d'emplois et un bon niveau d'équipement.
- Le périurbain établi, en devenir, et franges du périurbains : des zones où on aura moins d'emplois que d'actifs, et où la part des maisons est plus importante.
- Les territoires ruraux à vocation résidentielle croissante, à vocation touristique croissante.
- Les territoires hyper touristiques (stations de ski, stations balnéaires)
- Les territoires touristiques proches des parcs naturels.

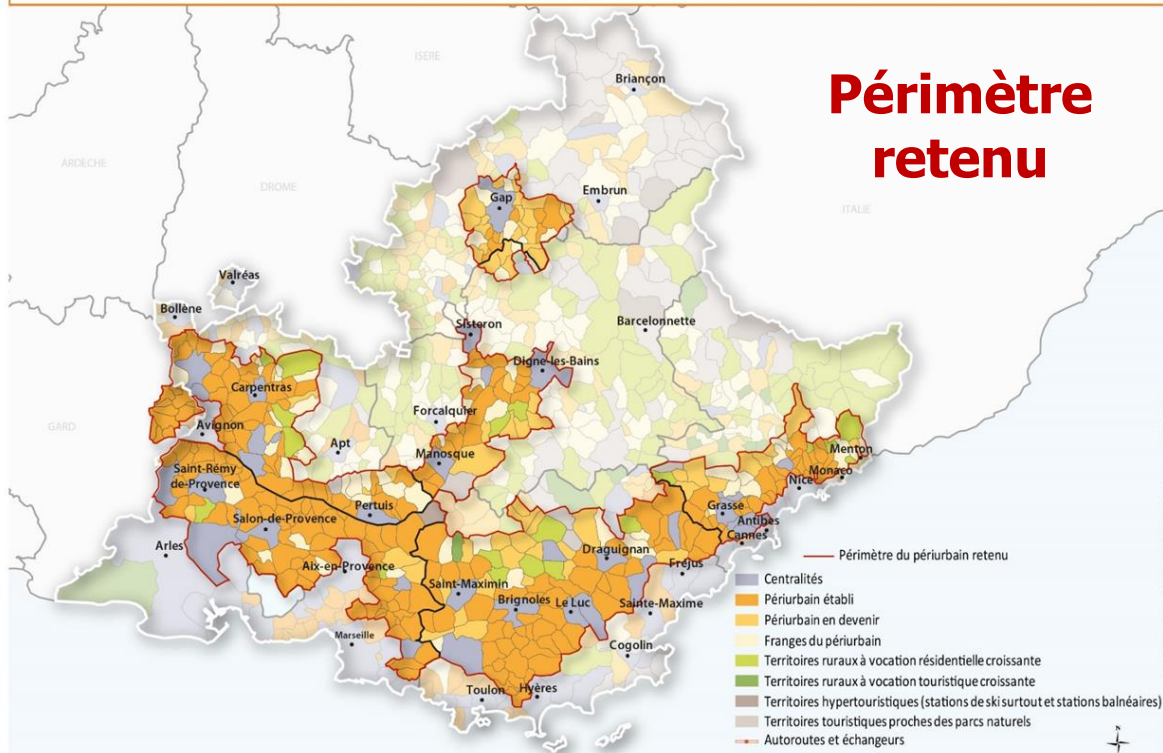
**Typologie des communes de PACA :  
villes, périurbain, rural et communes très touristiques**



**Résultat de la  
typologie**

A partir de cette typologie, ils ont réalisé un périmètre validé par l'ensemble des agences d'urbanisme et la région

**Typologie des communes de Provence-Alpes-Côte d'Azur :  
villes, périurbain, rural et communes très touristiques**



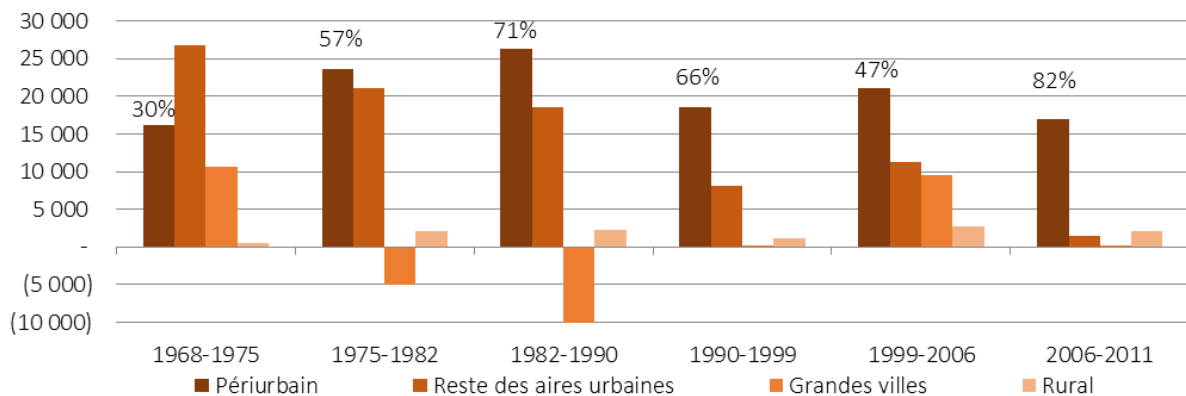
**Périmètre  
retenu**

## 2. Principaux enseignements de l'analyse des périurbains de la région – Marc ESPONDA (audat.var)

Un rôle essentiel dans la dynamique démographique régionale

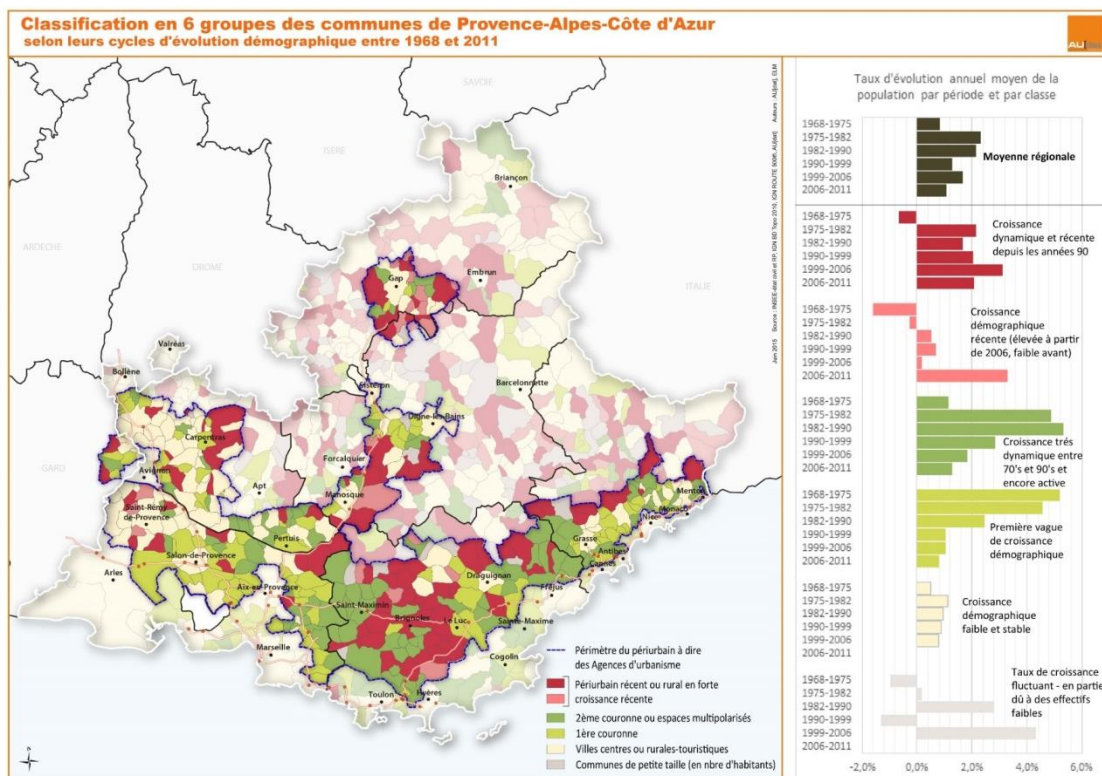
Le périurbain de Provence Alpes Côte-d'Azur représente un tiers de la population de la région. 82% de la croissance démographique presque récente s'est faite dans cet espace-là. On remarque qu'il y a eu des cycles : le reste des aires urbaines (première couronne) et les grandes villes ont perdu des habitants et en ont ensuite retrouvé... Mais le périurbain quant à lui n'a cessé de croître.

Nombre d'habitants



Une lecture de la géographie du périurbain

- Les dynamiques démographiques



Il a été possible d'observer plusieurs **vagues de croissance** du périurbain dans le zonage qui a été fait. Tout d'abord, une première période de croissance qui s'est faite autour des villes (Marseille puis Toulon et Nice) puis une « contagion » des phénomènes de croissance démographique qui se produit au niveau des couronnes, des espaces un peu plus lointains, d'interstice entre deux aires d'influence, notamment sur l'ouest et l'est Varois, le centre Var, le Val de la Durance.

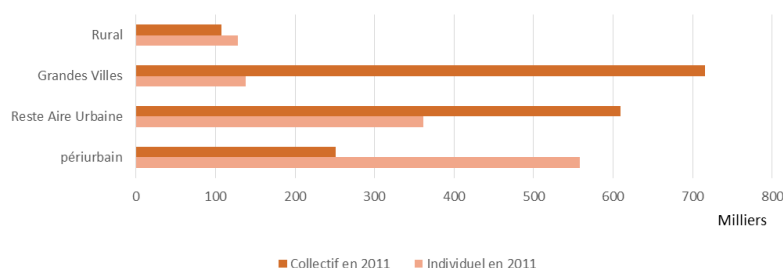
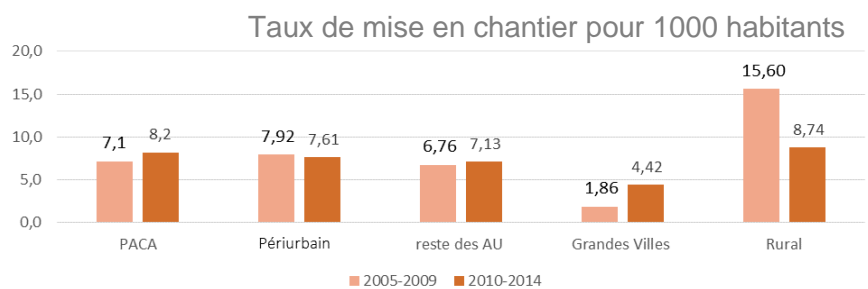
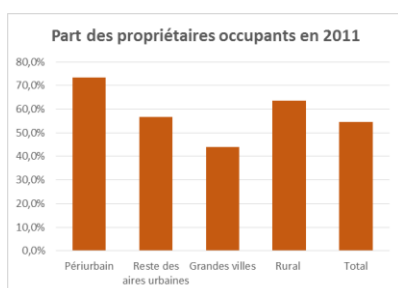
On observe une spécificité du Vaucluse : un archipel de gros bourgs à la croissance de long terme plutôt constante.

### Enjeux liés aux dynamiques démographiques :

- ✓ Le niveau global de la croissance démographique. Quel est le potentiel de la croissance ? L'attractivité démographique décroît-elle ?
- ✓ Localisation de la croissance démographique. Encore dans le périurbain ? Sous quelle(s) forme(s) ? La pression se reporte-t-elle dans les milieux ruraux ? Quelles possibilités de « retour » vers les grands centres ? Quelle maîtrise possible de croissance et de sa localisation ?

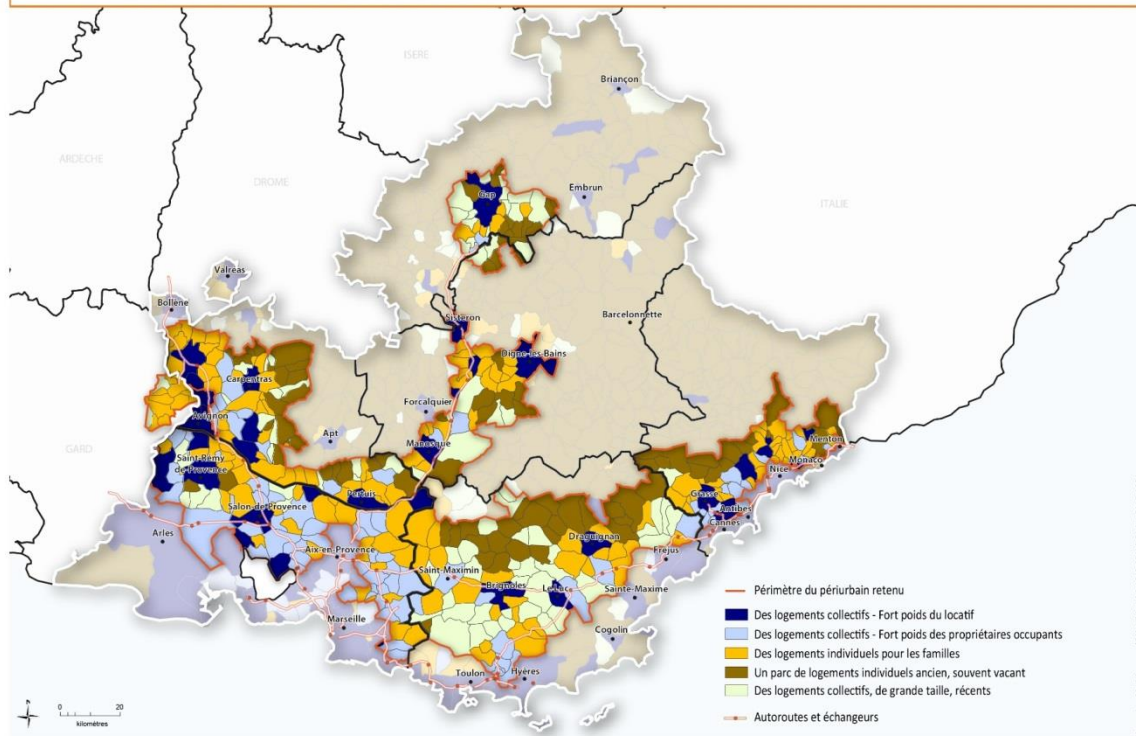
#### ■ L'offre de logement

On note une forte dynamique de construction associée à un stock essentiellement composé de maisons individuelles souvent en propriété occupante. On note que dans le périurbain et le rural il y a une part forte de ces constructions depuis 2005. On note également que la part de résidences secondaires dans le périurbain en devenir commence à diminuer alors que dans le rural il n'y a pas de changements significatifs.



Répartition du parc de logements en 2011

## Typologie des logements des communes de Provence-Alpes-Côte d'Azur



Une analyse des **typologies de logements** grâce au zonage réalisé peut être faite :

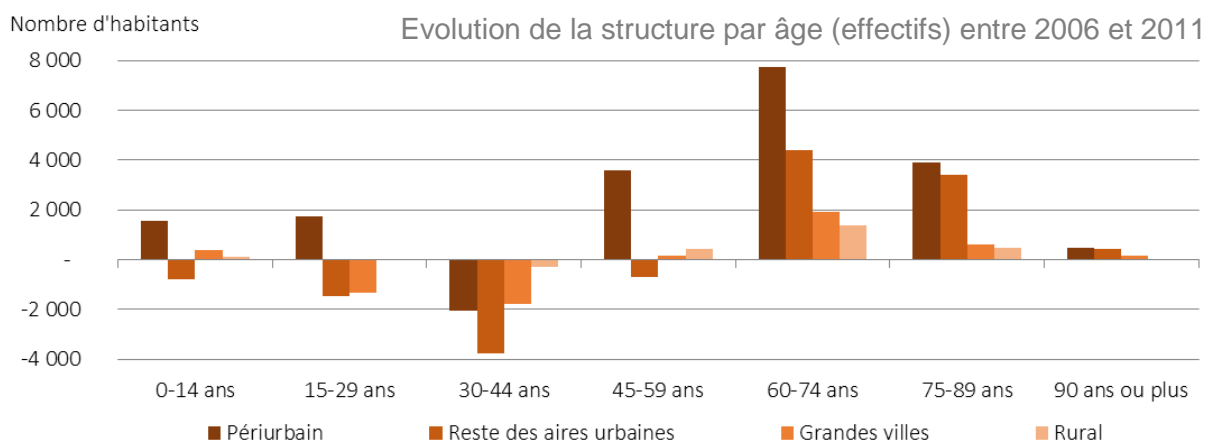
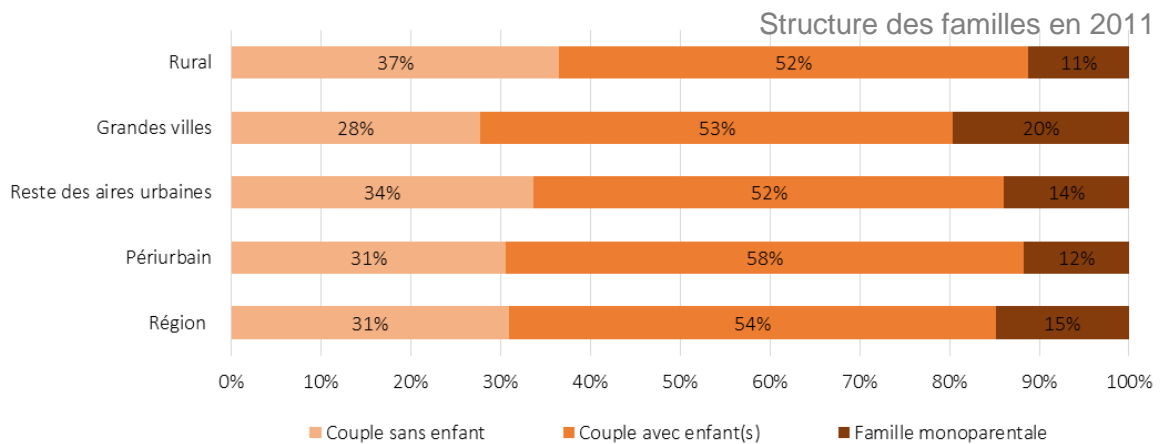
- Le périurbain des centralités : on y trouve un fort poids du collectif et du locatif, ce sont les villes centre des périurbains.
- Le périurbain constitué : on y trouve un fort poids des propriétaires occupants et le développement récent du collectif, se situe au plus près du cœur des métropoles.
- Le périurbain établi : il est marqué par le logement individuel et la propriété occupante et se situe à côté de Nice, autour de Brignoles, Draguignan.
- Les franges du périurbain : possèdent un parc ancien et collectif en petits centres bourgs et se situent loin des pôles d'emploi.
- Le périurbain récent : on y trouve une large représentation des personnes de plus de 60 ans et des familles sans enfants, dans le moyen Var et l'est Varois notamment.

### *Éléments d'enjeux liés à l'offre de logements :*

- ✓ L'offre urbaine et d'habitat à produire dans les cœurs d'agglomération
- ✓ La diversification de l'offre de logement dans les périurbains
- ✓ La cohérence d'ensemble de la production de logements
- ✓ La place du logement social dans le périurbain aisé ou le plus éloigné
- ✓ La place du collectif ou de locatif en dehors des centres bourgs
- ✓ Le renouvellement urbain à la mode périurbaine
- ✓ L'adaptation de l'offre d'habitat au regard de la décohabitation, du vieillissement, de l'impact du numérique sur les modes de vie et de travail.



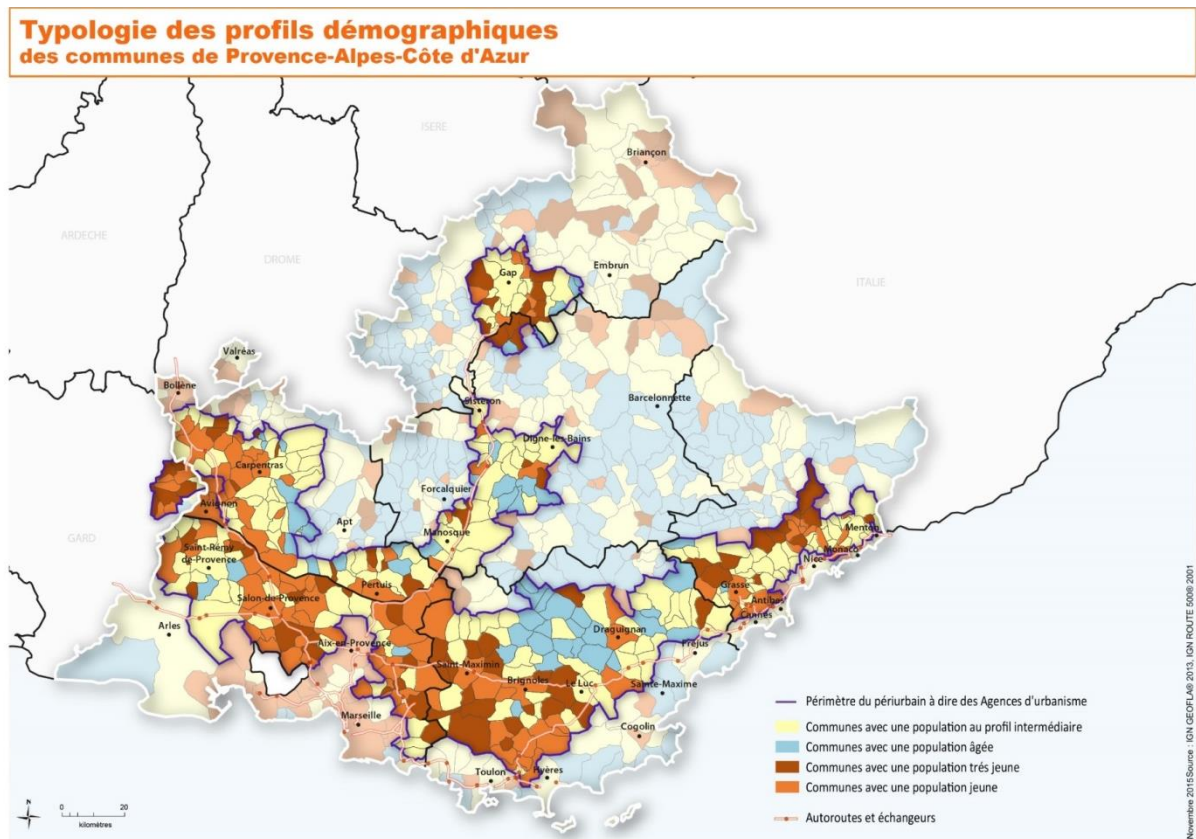
▪ Les profils démographiques et socioprofessionnels



En ce qui concerne les familles, on notera que des profils familiaux sont bien marqués mais qu'un vieillissement de la population est en cours. On notera que le revenu médian en 2012 était de 20 036€ dans le périurbain tandis qu'il était de 17 489€ dans les grandes villes. De plus, il est possible d'observer une première couronne aisée de desserrement résidentiel des cadres (autour d'Aix et de Cannes, au Nord de Marseille et de Nice également). Un périurbain aux indicateurs socioéconomiques favorables apparaît dans le nord toulonnais, aux frontières du Var et des Bouches du Rhône, au nord d'Aix... A l'inverse on va remarquer un périurbain éloigné plus modeste et fragile dans le Moyen Var, la Vallée de la Durance... Enfin, en marges nord du périurbain on va observer des communes péri-rurales marquées par un profil moins salarié.

Un travail sur les migrations résidentielles peut aussi être fait : *sont-ils jeunes ? Agés ? Où habitent-ils ? Et concernant ceux qui partent, où vont-ils ? Dans quel type de logement ?* Il semblerait que la mobilité soit presque instantanée.

Dans le périurbain, on va observer la présence de familles, plutôt avec enfants. Mais ce n'est pas que dans le périurbain, puisqu'on trouve aussi des familles dans les cœurs d'agglomération (même si dans la majorité des cas on va y trouver des personnes seules).



On observe une certaine dynamique, une évolution des classes d'âge entre 2006 et 2011 avec notamment et surtout un papy-boom dans le périurbain (60-74 ans). Cela va de pair avec la question des changements de mode de vie dans ces espaces-là, dû à l'apparition du vieillissement. De même cela renvoie à la question des nouveaux services à implanter dans le périurbain. Les personnes n'ont pas envie de partir même s'ils sont dépendants, ils ne souhaitent pas aller dans un centre où ils n'ont jamais vécu. Les services de proximité ne sont pas uniquement destinés aux familles.

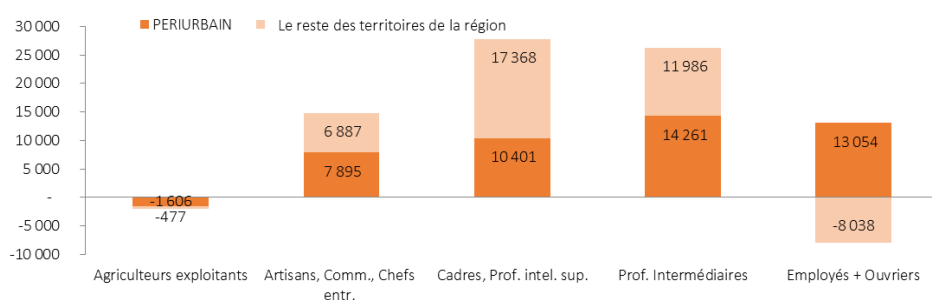
En ce qui concerne le destin des jeunes décohabitants, on notera qu'il n'y pas d'équipements de formation supérieure, ni un marché de l'emploi très constitué. On a surtout l'impression qu'il y a une contrainte : soit l'étudiant s'en va soit il reste mais il ne faut pas qu'il espère grand-chose. Il manque un troisième choix, celui de pouvoir rester, se former et avoir ses premières expériences professionnelles dans le périurbain.

*Quelle place pour les familles dans les cœurs d'agglomération ? Pourquoi n'arrive-t-on pas à les retenir ? Sans doute pour des raisons économiques et de cadre de vie. Est-ce possible d'offrir un cadre de vie accessible et satisfaisant pour ces familles ? Cela renvoie à ce qu'on produira et renouvellera dans les cœurs d'agglomérations et centres bourgs en termes de logements.*

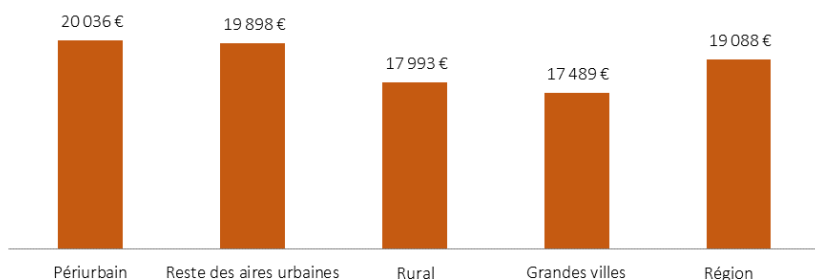
### Eléments d'enjeux liés aux profils démographiques :

- ✓ L'ampleur et les conséquences du vieillissement de la population dans le périurbain. Quelle adaptation des territoires ?
- ✓ Le destin pour les jeunes décohabitants, entre « exil » et horizon restreint
- ✓ La place pour les familles dans les cœurs d'agglomération.

La géographie sociale évolue assez rapidement et c'est un vrai enjeu, autour des classes moyennes/ populaires qui n'arrivent plus à se loger et s'éloignent, qui apparaît. Ce qui va aussi poser problème aux entreprises pour recruter certaines personnes.



Evolution de la structure par CSP des actifs (effectifs) entre 2006 et 2011



Revenu médian en 2012

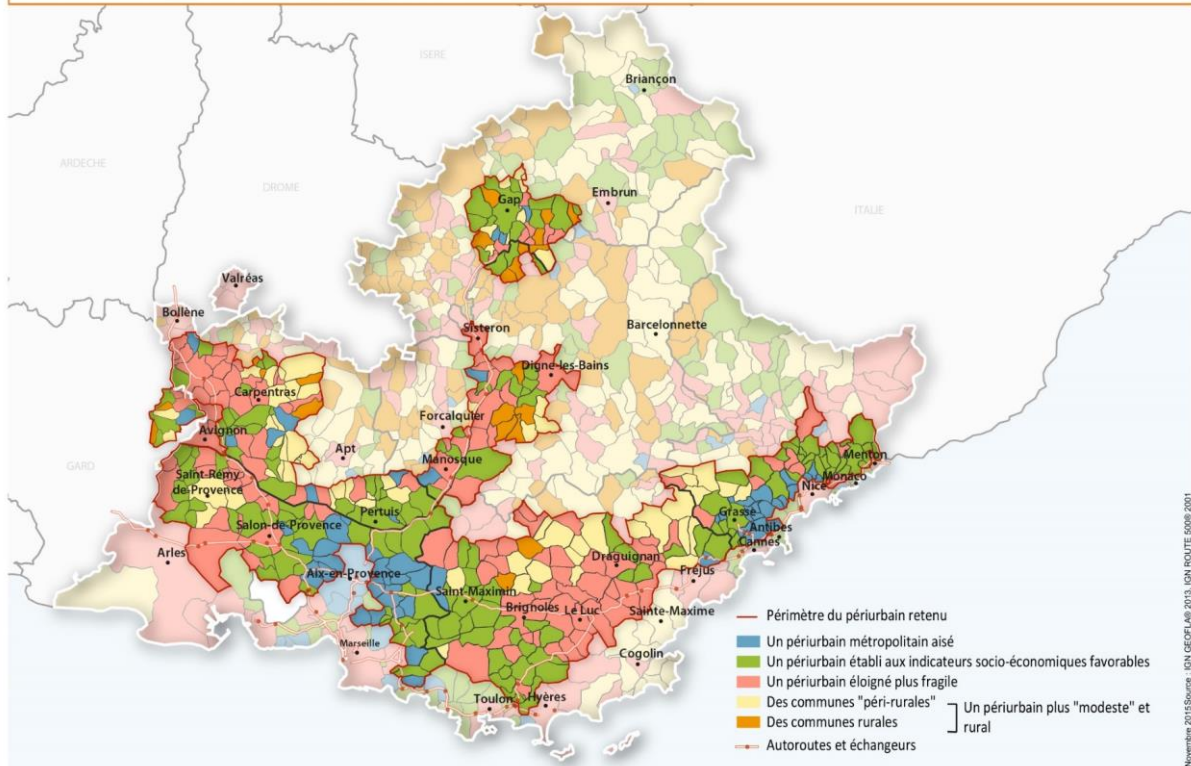
La structure des emplois proposés par l'aire Toulonnaise offre peu d'emplois pour les cadres. Tout dépend donc des zones et de la nature des emplois. On est dans la trace du fonctionnement économique des métropoles. L'espace géographique en lui-même n'est pas fragile mais les personnes qui y habitent oui (profil socio-économique des ménages).

Il est important de retenir que les contrastes sociaux sont particulièrement marqués dans la région.

### Eléments d'enjeux liés aux profils sociaux :

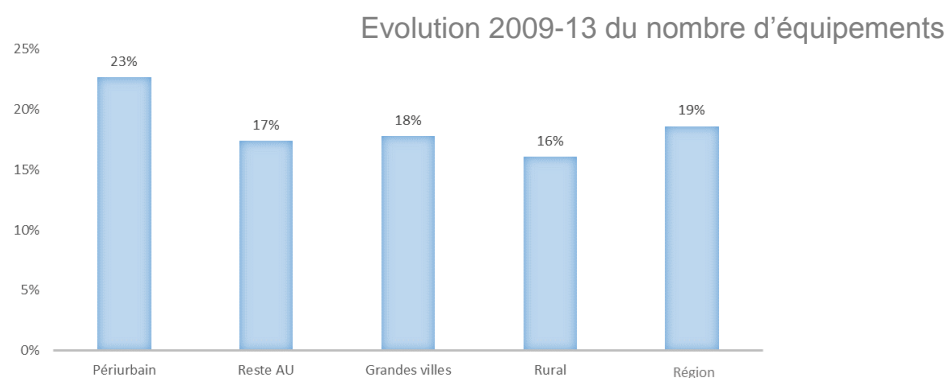
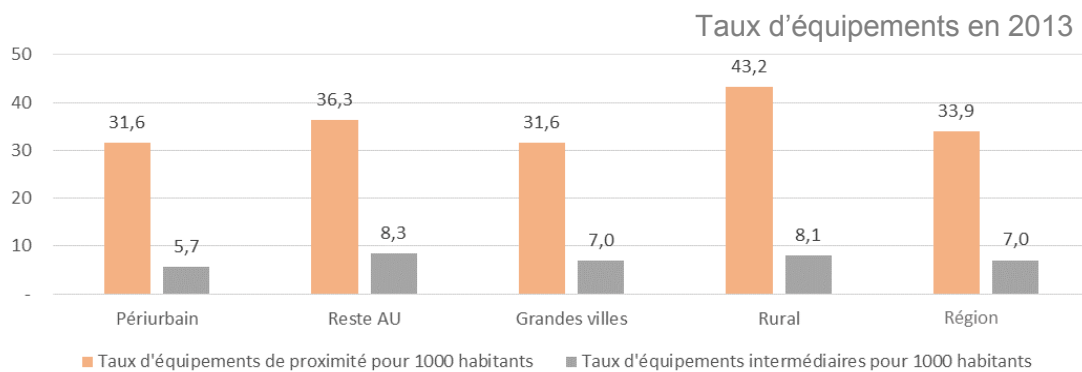
- ✓ La ségrégation spatiale : quelle place pour les classes moyennes dans les cœurs d'agglomérations ? Une poursuite de la ségrégation territoriale entre villes centres, première couronne, périurbain choisi et périurbain subi ?
- ✓ L'accentuation de la fragilisation : qui va passer par la réduction de la fragilisation des territoires de relégation du périurbain mais aussi par des leviers en matière de politique de l'emploi, de l'habitat, de mobilités, d'accessibilité numérique.

## Typologie socio-économique des communes de Provence-Alpes-Côte d'Azur



### ■ Le niveau d'équipement

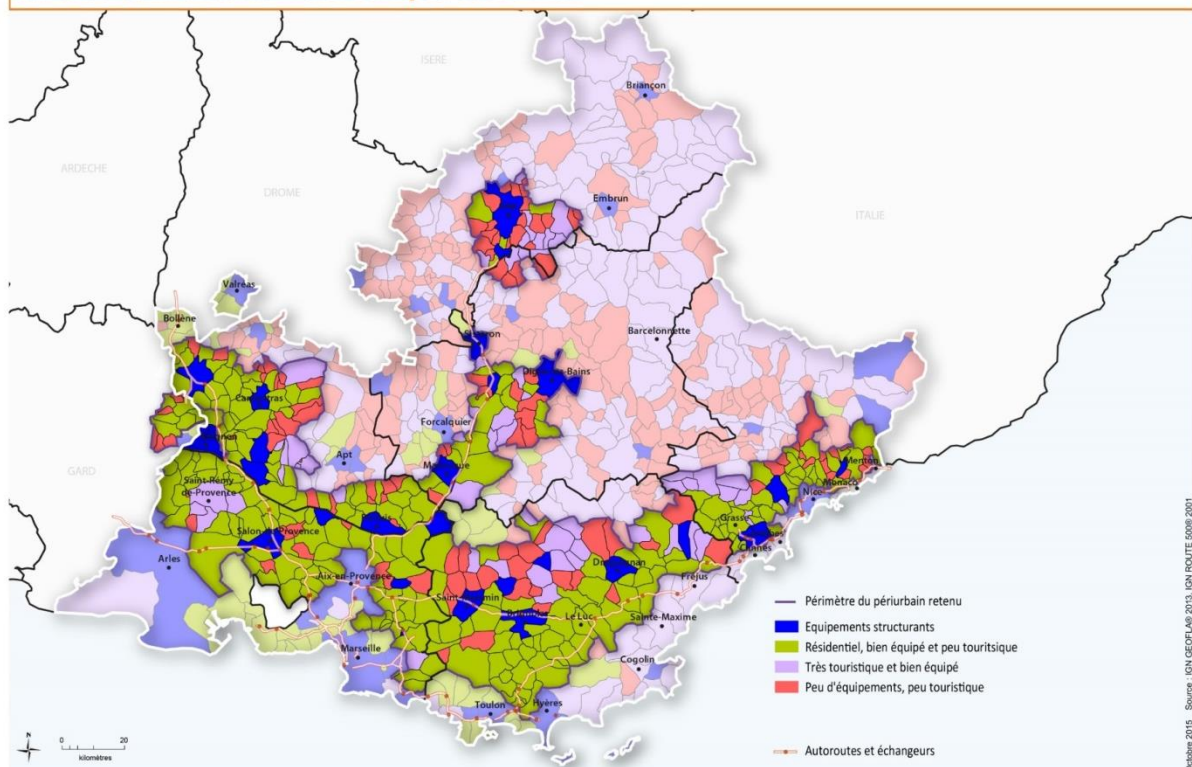
En ce qui concerne le niveau d'équipement, on notera qu'il est un peu en retrait mais qu'il reste en nette progression dans le périurbain. On voit aussi que dans le rural il est plutôt élevé, on a une ruralité réellement constituée. On va distinguer des communes et des bourgs-centre munies d'équipements structurants intermédiaires, des communes à vocation résidentielle, bien équipées au niveau de proximité et peu touristiques. Mais aussi des communes touristiques bien équipées et enfin des communes plutôt dépourvues.



Dans le périurbain il y a peu d'hébergement touristique, *ne pourrait-on pas au contraire axé un développement économique sur le tourisme dans certaines franges du périurbain ?* Cela créerait de l'emploi, de la visibilité et ferait fonctionner les équipements. Malgré cette absence on notera qu'Airbnb et les chambres d'hôte prennent le relais. Le lien entre le tourisme et la dotation en équipements est crucial.

Toutefois, les équipements ne sont pas toujours de bonne qualité, la qualité des équipements pourrait être précisée, les équipements du périurbains sont en évolution. De plus ces équipements pourraient avoir vocation à structurer l'espace. Le fait que l'équipement soit présent permet de restructurer un périurbain autour de la ville qui l'accueille.

### Typologie sur les équipements dans les communes de Provence-Alpes-Côte d'Azur

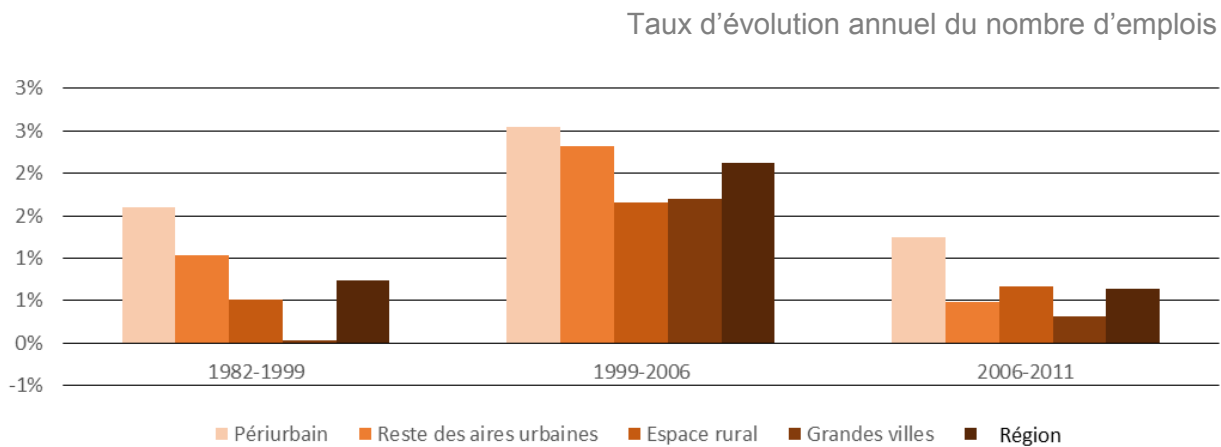


#### Eléments d'enjeux liés aux équipements :

- ✓ La dépendance du périurbain en termes d'équipements de gamme supérieure
- ✓ La répartition spatiale au sein des communes (centre/périphérie) de ces équipements
- ✓ La structuration du périurbain au travers entre autre de l'offre d'équipements
- ✓ L'appoint important du tourisme dans la dotation en équipements.

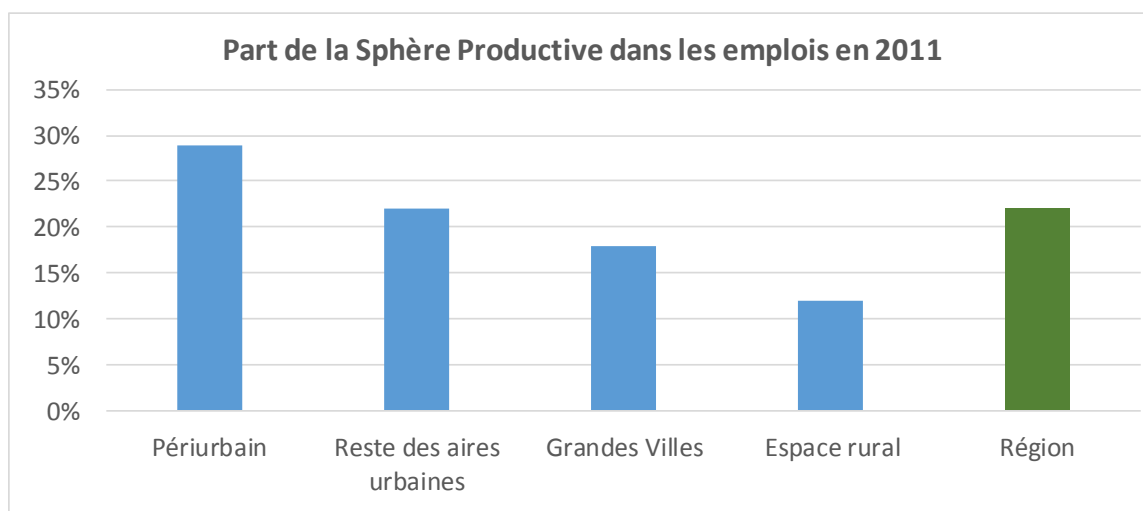
- Un développement économique

Au niveau économique, on constate un développement fort, présentiel et productif dans les espaces périurbains, dans la majorité des domaines.



Le taux de croissance de l'emploi est assez fort par rapport au reste de la région. C'est donc un développement qui se fait aussi par de la création d'emplois. On va trouver un emploi présentiel lié aux besoins des personnes mais aussi des emplois plus productifs, décentralisés des grandes villes. En revanche, on ne va pas trouver beaucoup d'emplois de type cadre, supérieurs, ou de commandement. On peut dire qu'il y a une bonne dynamique de l'emploi puisqu'on observe notamment une démultiplication des polarités d'activités ce qui fait que le périurbain devient autonome, et est en capacité d'offrir quelque chose.

On observe des migrations depuis les agglomérations de personnes qui viennent habiter et travailler dans le périurbain (phénomène de plus en plus marqué). Les habitants du périurbains travaillent toujours dans les grandes agglomérations mais aussi dans le périurbain. La sphère productive notamment rassemble 30% des emplois.

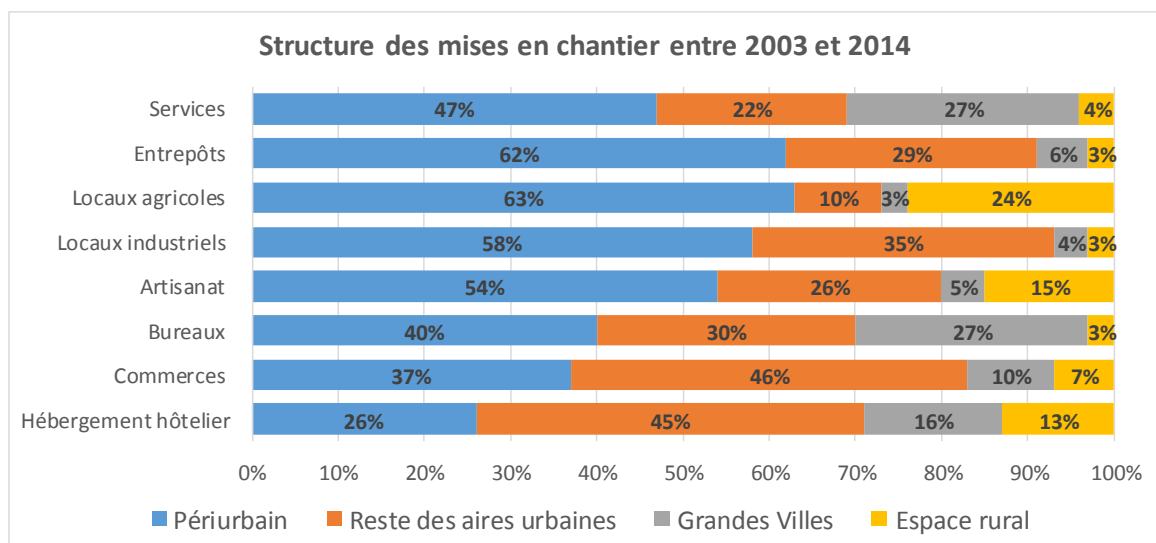


Mais le développement économique induit de la consommation d'espace, or le périurbain offre bel et bien beaucoup d'espace. Le périurbain est un espace favorable à l'artisanat, à l'implantation de locaux agricoles et industriels, d'entrepôts... Il s'agit de plus de la moitié des mises en chantier de ce type d'espaces. Par contre en termes de bureaux, d'hébergement hôtelier etc., le périurbain est plutôt en retrait (toujours les grandes villes qui dominent dans ce domaine).

L'étalement urbain n'est pas dû au logement mais plutôt aux locaux industriels et agricoles. Il y a un important travail sur les mobilités, l'habitat, les modes de vie, mais peu d'approches qui regardent le développement économique dans le périurbain.

Les emplois peuvent aussi être analysés dans le périurbain. En effet, 63% des actifs qui y vivent y travaillent, 250 000 en sortent chaque jour pour aller travailler, 105 000 y rentrent chaque jour pour y travailler.

Or, si on se focalise sur la création d'emploi, on constate qu'il y a bien une disjonction entre la création d'emplois et les profils, plus on est loin de l'espace urbain plus les gens qui viennent travailler dans le périurbain sont des catégories ouvriers/employés. Or, même si on crée de nouveaux espaces, les cadres continuent à avoir une forte appétence pour les agglomérations ou du moins pour les premières couronnes. **Quand on crée de l'emploi dans les espaces périurbains on crée des emplois éloignés.**



Il est nécessaire d'adapter le développement économique au profit des actifs locaux. Et non augmenter le problème en créant des emplois pour lesquels on ne trouve pas de main d'œuvre sur place.

On retrouve un autre enjeu, celui de la localisation des logements « économiques » (cout plus faible). En effet, on a pu observer que dès qu'il y a une forte pression résidentielle dans un espace, 5 ou 10 ans plus tard il y a une forte pression au développement économique de la part des élus, qui le présentent comme un effet de rattrapage. On a aussi l'impression qu'il y a une délocalisation des activités les plus impactantes du point de vue

environnemental dans les espaces périurbains. Cela pose la question d'un développement économique choisi / subi.

On observe également souvent des trajectoires par défaut. On va avoir des ménages qui arrivent dans les espaces périurbains, qui ont mal anticipé la distance et le coût des trajets. Ce sont des actifs qui finissent par devoir faire des choix, privilégier la carrière de l'un ou de l'autre, les enfants et les problèmes de garde entrent aussi en jeu. Paradoxalement, l'emploi le plus courant créé par ces personnes-là sera celui d'assistante maternelle (emploi souvent sous qualifié par rapport à leur emploi précédent).

Concernant les types de métiers, sur les derniers terrains étudiés, on voit apparaître de plus en plus d'offre de service à la personne, à domicile. Quelque chose de plus informel qui vient compléter l'offre de service. C'est aussi une adaptation de ces couples biactifs. Cela rejoint les rythmes qu'il faut avoir dans le périurbain : les deux partenaires ne peuvent avoir 2h de transport par jour.

En ce qui concerne le télétravail on a pu voir que les entreprises y sont assez réticentes. Il apparaît difficile de coordonner vie de famille et travail à la maison. Il y a beaucoup de zones où le télétravail n'est même pas pensable, il semble possible dans les couronnes proches uniquement.

#### *Éléments d'enjeux liés au développement économique :*

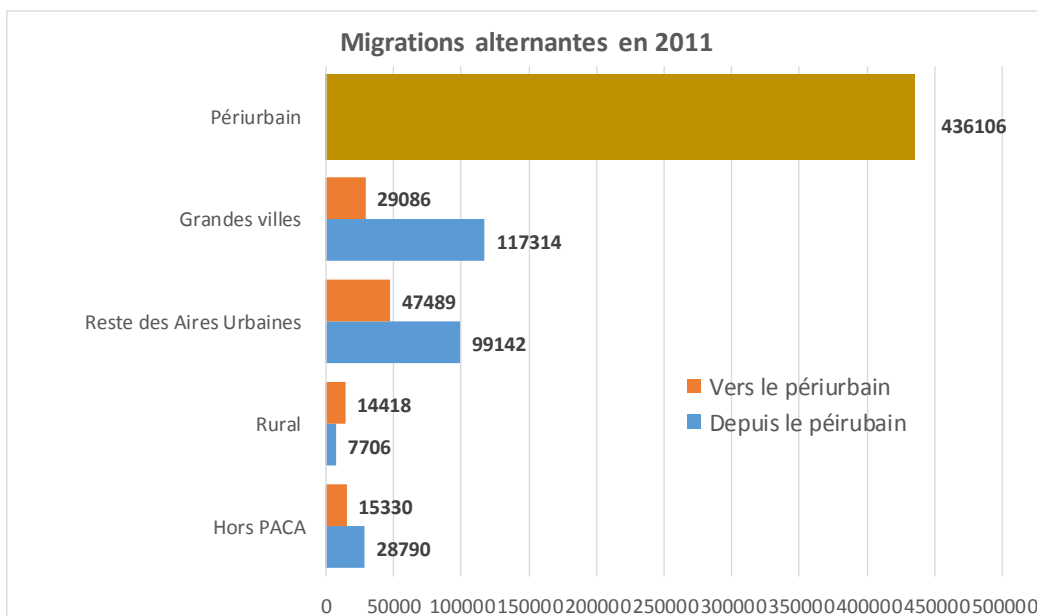
- ✓ La localisation du développement économique :
  - L'anticipation et l'accueil du développement économique du périurbain
  - Une délocalisation des activités les plus impactantes du point de vue environnementale, de plus en plus loin
  - Un développement économique choisi ou un développement économique obligé
  - La localisation au sein même du périurbain des emplois de services et de commerces
- ✓ La nature du développement économique :
  - La place du tourisme dans le développement économique
  - La qualité et la diversité du développement économique
  - L'adaptation du développement économique aux profils des actifs locaux
  - La faiblesse des qualifications des emplois qu'offre le périurbain
  - Les opportunités que représentent le numérique pour les emplois nouveaux



- La mobilité et les transports

Mais le point le plus crucial dans cette analyse semble être celui de la question des transports et de la mobilité. On observe en effet un déficit criant d'offre de transports alternatifs à l'automobile. La voiture reste omnipotente puisque 83% des usagers dans le périurbain l'utilise pour réaliser leur trajet domicile/travail. La question du transport est difficile du fait de sa diffusion.

En ce qui concerne les migrations alternantes, on observe qu'il ne s'agit pas de toutes les migrations, et qu'on ne parle pas de bilan carbone, 430 000/600 000 mobilités alternantes se font de périurbain à périurbain, tandis que 117 000 vont du périurbain aux villes. On observe aussi des arrivées dans l'autre sens. Il y a un rapport de 1 à 4 des personnes qui viennent des grandes villes vers le périurbain (30 000) et deux fois plus de ruraux qui viennent travailler dans le périurbain. Il y a d'abord une logique endogène. **Le périurbain attire ainsi dans les deux sens.**

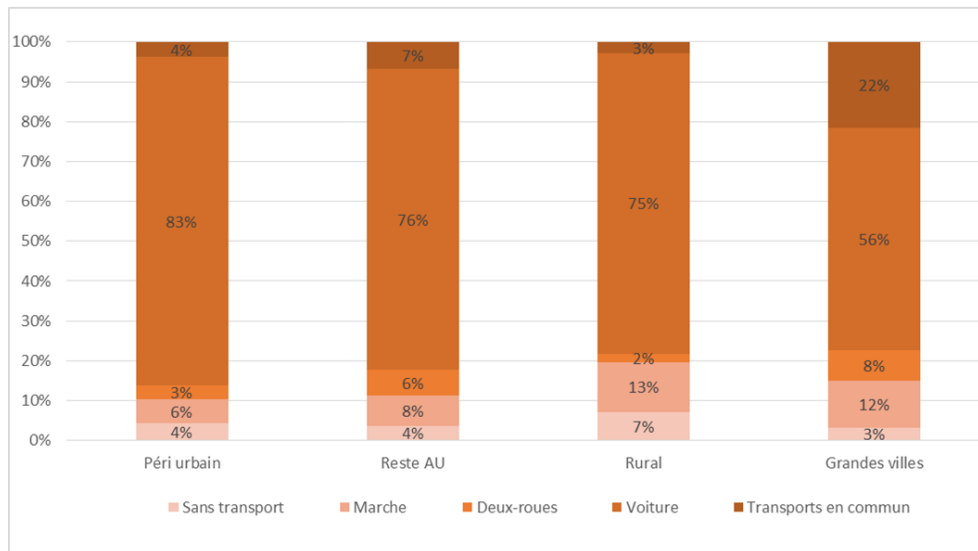


Il est impossible de mettre en place une politique du transport « unique », il faut trouver un entre-deux : le covoiturage, le vélo... Du fait également d'une implantation de l'emploi beaucoup plus diffuse, on va démultiplier une fois encore les déplacements. Aujourd'hui dans le ménage il y a deux voire trois mobilités (étudiants). L'attachement aux bassins d'emplois près des agglomérations ou au sein même de celles-ci fait qu'il est nécessaire aujourd'hui d'envisager une organisation des déplacements.

De plus, on peut observer un effet frontière et un problème de taille des périmètres institutionnels en matière de compétence mobilité. En effet, si on veut organiser de la petite communauté de communes à la métropole, on ne se situe pas sur le même périmètre et la communauté de communes n'a pas de compétences obligatoires en la matière. On se retrouve donc face à des bus qui s'arrêtent au milieu de nulle part du fait des frontières communales.

Cela renvoie aussi à la structuration des territoires périurbains. Le périurbain et le rural, de par leur structuration, sont assez similaires. Tout est question d'accès aux services. Un travail sur la structuration du terrain urbain qui pourrait offrir une alternative au déplacement automobile grâce à une offre de proximité serait intéressant.

Part modale domicile-travail en 2011



La question du covoiturage comme alternative est donc centrale sur cette notion de mobilité. On observe une maturité et une ancienneté du réseau social, et particulièrement dans le rural où on fait du covoiturage sans même s'en rendre compte depuis des années. Toutefois, la proximité spatiale n'est pas forcément synonyme de proximité sociale. Les populations apparaissent de plus en plus simplement juxtaposées dans un même espace. Le covoiturage fonctionne bien pour les déplacements de proximité, de loisir mais pour le travail il s'avère plus difficile de faire coïncider les horaires de chacun. On observe une émergence (faible) de l'utilisation du vélo, de la marche à pied, mais aussi du stop, remis au goût du jour.

#### *Éléments d'enjeux liés à la mobilité et aux transports :*

- ✓ La démultiplication des déplacements :
  - Le couple développement résidentiel/développement économique et ses conséquences sur la mobilité
  - L'éloignement croissant et les formes diffuses du développement urbain
  - La dépendance aux bassins d'emplois et grands équipements extérieurs
  - La desserte des espaces économiques périurbains
- ✓ L'organisation des déplacements :
  - Le monopole de l'automobile et de l'autosolisme
  - L'effet frontière et taille des périmètres institutionnels en matière de compétences mobilités
  - Les alternatives aux transports en commun classiques
  - L'intermodalité

Il apparaît que le périurbain par essence n'est pas forcément continu. Il faudrait donc parler d'espaces plutôt péri métropolitains, rétrométropolitains. Il n'existe pas de continuité, il y a des effets corridor, des effets de couronnes qui existent de façon plus ou moins nette.

Cette étude n'a pas vocation à délimiter le périurbain, mais il a été nécessaire de fixer un périmètre «périurbain » de manière à pouvoir mener les différentes analyses thématiques et établir des enjeux qui peuvent ne pas être spécifique à ce périmètre (peuvent être aussi pour le rural, l'urbain).

***Faut-il travailler spécifiquement sur le périurbain ou faire des politiques publiques sans distinction de zones ?***

Il y a des enjeux périurbains qui nécessitent de mettre en place une/des stratégies régionales fortes, visant à coordonner les différentes politiques de transport, habitat etc. Il apparaît plus pertinent de faire des politiques globales que de faire des politiques périurbaines pures/spécifiques.

Il est important dans un premier temps de faire émerger des enjeux globaux, non territorialisés. Cela renvoie à des questionnements que le SRADDT se pose ou se posera prochainement.

Une stratégie de reconquête des espaces urbains pourrait permettre par la même d'être un levier de la stratégie périurbaine. Le jour où il n'y a plus de centre bourg le périurbain « meurt », c'est pourquoi il faut mettre l'accent sur la recomposition des centres bourgs. Néanmoins, il apparaît compliqué pour les territoires centraux de contrecarrer l'appel d'air des espaces périurbains (essais de renouveler le parc de logement).

Par rapport à d'autres périurbains en France, on va trouver un taux de logements collectifs très important. L'offre de logements dans les bourgs fait aussi que ces logements sont délaissés.

Les parcelles étroites, sans balcon, les difficultés de stationnement, tous ces points ne valorisent pas les centres bourgs. Il faut certainement trouver des alternatives au collectif en termes de forme urbaine. Que peuvent offrir les centres bourgs en termes de logements et de services pour redevenir attractif ? La question se pose aussi sur le cœur des agglomérations.

***Éléments d'enjeux de nature transversale :***

- ✓ *Quelle vocation des territoires ?*
- ✓ *Est-ce que le périurbain peut échapper à être un dortoir, un entrepôt, un jardin ou un atelier ?*
- ✓ *Quel degré d'autonomie ? de dépendance ?*