

2017



La métropole vue depuis le périurbain

Mai 2017

\\ Créé en 1999, le C2D est une instance consultative de la Métropole. Il regroupe 105 membres bénévoles issus de tous les horizons.

La société civile y trouve un lieu d'expression de ses aspirations, de ses réticences ou de ses priorités.

Les élus y puisent le reflet précieux des désirs et des préoccupations de leurs administrés quant aux questions d'actualité, aux tendances de société et aux projets métropolitains. //



Auto Saisine

**La métropole bordelaise et ses territoires,
proches et lointains**

**\\ En quoi les *franges* de
l'agglomération participent
à la construction de la
métropole ? //**

Focus sur le périurbain

Les membres du groupe de travail



Nommé par la commune d'Artigues-près-Bordeaux, commercial dans l'automobile

William André



Journaliste, Bordeaux

Laurie Bosdecher



Fondateur de l'Université Populaire de l'Environnement, Bordeaux

Pascal Bourgois



Nommé par la commune de Gradignan, architecte

Jean-Charles De Munain



Président de l'ALIMSO, Bordeaux

Marcel Desvergne



Nommée par la commune de Cenon, aide soignante à domicile

Marie-José Diantete



Nommée par la commune de Villenave d'Ornon, agent territorial

Véronique Ferré



Responsable de la Chaire Unesco, Pessac

Elisabeth Hofmann



Nommé par la commune de Talence, enseignant-chercheur

Michel Le Hénaff

Les membres du groupe de travail



Nommée par la commune d'Artigues-près-Bordeaux, auxiliaire de puériculture à la retraite

Josiane Le Quéré



Enseignant-chercheur, Bordeaux

Thierry Oblet



Nommé par la commune d'Eysines, retraité de la fonction publique

Michel Prat



Nommée par la commune de Saint-Louis-de-Montferrand, professeure de lettres à la retraite

Catherine Prévôt



Nommé par la commune de Saint-Louis-de-Montferrand, mécanicien retraité

André Procédès



Géographe, Bordeaux, vice-président du C2D

Yves Raibaud



Nommé par la commune de Lormont, manager d'une agence de micro finance

Youssouf Séméga



Nommé par la commune de Bègles, retraité de l'enseignement artistique, vice-président du C2D

Jean-Michel Thauré



Nommé par la commune de Saint-Aubin de Médoc, responsable grands comptes

Cyril Vincent

Sommaire

> Préambule	5
En quoi les <i>franges</i> de l'agglomération participent à la construction de la métropole ?	9
> Atelier débat sur le périurbain	10
> Les contributions habitantes issues de l'atelier débat	13
De la ville diffuse à la ville diffusante	17
> En quoi les franges de la métropole participent-elles à son développement ?	18
> Un espace qui se cherche...	22
> ... dans sa définition : un concept qui évolue	22
> ... dans l'espace	25
> ... et dans sa forme	26
> Un espace pour vivre apaisé ?	27
> Vivre dans le périurbain girondin : une prise de recul tempérée plutôt qu'un séparatisme	28
> « Un périurbain est un urbain qui s'ignore »	28
> Un espace aux multiples qualités et une vie culturelle et sociale réelle	30
> Un choix par défaut	33
> Mais un espace sous contraintes	34
> Quand les périurbains deviennent des opérateurs logistiques	34
> Des espaces pour développer de l'activité... et de l'emploi ?	36
> Le périurbain, un socle pour l'expérimentation	38
> Faire projet avec les espaces ouverts : Vers des projets agricoles structurants dans le périurbain	38
> Faire projet avec les déplacements : Vers une "éco-mobilité" dans le périurbain	41
> Conclusion	44
> Constats et perspectives de projets	46
> Annexe	47

> Préambule

> Une initiative citoyenne

En 2015, plusieurs membres du C2D ont souhaité travailler sur les relations qu'entretient l'agglomération bordelaise avec d'autres territoires, proches ou lointains.

> Usagers et experts

Un groupe de travail s'est constitué et s'est fixé comme objectif de donner à voir comment, dans une période de profondes transformations territoriales et institutionnelles, les habitant.e.s vivaient le territoire métropolitain.

Ces transformations sont dues à l'adoption de lois cadres (MAPTAM - Modernisation de l'Action Publique Territoriale et Affirmation des Métropoles, NOTRe - Nouvelle Organisation Territoriale de la République, etc.) et/ou résultent de dynamiques locales ancrées : développement urbain de Bordeaux et des communes périphériques, croissance démographique girondine, attractivité régionale et internationale...

Le C2D, collectif de citoyen.ne.s bénévoles, considérant que ce sont essentiellement les avis d'« expert.e.s » (élu.e.s, universitaires, chercheur.e.s, administrations publiques, consultant.e.s) qui sont convoqués sur ces sujets, a souhaité donner la parole « aux usagers » et à leurs pratiques du territoire, pour savoir comment sont vécues et perçues ces transformations.

Le C2D a cherché à identifier les effets que produisent, au jour le jour, les politiques de redécoupage géographique, de métropolisation, de mutualisation, de transferts de compétence entre échelons institutionnels.

Quels impacts ont-elles sur leur quotidien ? Quels changements produisent-elles sur leurs habitudes de vie ? Quels sont, d'un

point de vue citoyen, les sujets et problématiques à traiter ?
Quels enjeux, quelles situations méritent, selon les populations, une attention particulière de la part des pouvoirs publics ?

> Organisation du travail

La méthode a consisté à partir d'expériences territoriales faites de pratiques et de représentations. Pour inviter les habitant.e.s à exprimer leurs vécus et leurs ressentis, le C2D a conçu et organisé trois ateliers participatifs, chacun construit à partir d'une question de départ spécifique.

- Un forum ouvert sur le rural
29 juin 2016, Chantiers Tramasset, 33500 Le Tourne
 - Question de départ : Que pensent les ruraux de la métropole ?
 - Participant.e.s du Sud Médoc, de Haute-Gironde, du Libournais, de l'Entre-Deux-Mers, du Sud-Gironde et des Landes
- Un atelier – débat sur le périurbain
9 novembre 2016, hôtel de Bordeaux Métropole, 33000 Bordeaux
 - Question de départ : En quoi les « franges » de l'agglomération participent à la construction de la métropole ?
 - Participant.e.s habitant les communes situées de part et d'autre des limites administratives de Bordeaux Métropole (Artigues-près-Bordeaux, Martignas-sur-Jalle, Saint-Loubès, Cestas, Cadaujac...)

- Un *world café* sur l'international
10 mai 2017, hôtel de Bordeaux Métropole, 33000
Bordeaux
 - Question de départ : Comment les pratiques des individus au sein de la mondialisation, leurs appartenances et ancrages pluriels, transforment la ville ?
 - Participant.e.s : personnes étrangères ou en contact régulier avec un autre pays (Arménie, Slovaquie, Roumanie, Mali, Burkina-Faso, Argentine, Mexique, Canada, Italie, Portugal, Comores, Inde...), mais résidant sur l'agglomération bordelaise

Ces rencontres ont permis de produire des relevés d'observations, des posters d'idéations, des tableaux de propositions et des vidéos de restitutions et/ou d'échanges.

Quatre intervenant.e.s (philosophe, géographes ou designer de services) ont également été invité.e.s à mettre en perspective les questions posées et/ou les matériaux récoltés.

Enfin, des notes de discussions ont été écrites par l'Agence d'Urbanisme de Bordeaux Métropole Aquitaine (A'urba) dans l'optique de mettre en relief des contenus particuliers, de prolonger les échanges, d'y apporter des compléments, notamment en mettant en regard expertises techniques et points de vue citoyens.

En quoi les *franges* de
l'agglomération
participent à la
construction de la
métropole ?

**Atelier débat sur le
périurbain**

> **Atelier débat sur le périurbain**

> **Un atelier - débat pour (re)mettre la périphérie au centre**

Pour travailler sur les relations entre la métropole bordelaise et ses franges périurbaines, le C2D a choisi d'organiser un atelier-débat à l'hôtel de Bordeaux Métropole le 9 novembre 2016.

Le dispositif mis en place a pour objectif, en replaçant la périphérie au centre des échanges, d'identifier en quoi le périurbain (les espaces périurbains et leurs habitants) participe du développement et de la construction de la métropole bordelaise. Dans la même dynamique que l'atelier sur le rural, l'ambition est de sortir d'une opposition binaire centre/périphérie.

> **La périphérie, moteur du développement métropolitain**

L'atelier réunit une soixantaine de participant.e.s originaires d'espaces sis de part et d'autre des limites administratives de la métropole bordelaise, de Cestas à Saint-Loubès en passant par Artigues-près-Bordeaux, Saint-Médard-en-Jalles ou Parempuyre.

La rencontre, animée par la journaliste Laurence Luret, débute par le quizz du périurbain proposé par le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (accessible en ligne sur son site Internet) afin de déconstruire les stéréotypes et les clichés véhiculés sur ces territoires.

Le public écoute ensuite une conférence du géographe Michel Lussault lors de laquelle il revient sur l'histoire des banlieues françaises, leurs particularités, leur grande diversité et leurs potentialités.

Ce dernier a notamment été invité car il soutient depuis plusieurs années, l'idée que pouvoirs publics et professionnels de la ville doivent apprendre à « faire projet » dans le périurbain, forme d'urbanisation désormais la plus caractéristique de notre époque (avec les grands ensembles d'habitat collectif).

Enfin pour répondre à la question centrale « *en quoi les franges de l'agglomération participent à la construction de la métropole ?* », le C2D répartit les participant.e.s en autant de groupes de discussions que d'axes composant le projet de mandature 2014 - 2020 de Bordeaux Métropole. Les grandes orientations de développement en matières d'économie, de mobilité, de logement, de qualité de vie sont ainsi mises à la discussion, depuis la réalité et le quotidien des territoires périurbains. Le thème vie(s) sociale(s) et culturelle(s) permet de compléter cette analyse sur les relations centre/périphérie. Chaque porte-parole de groupe présente ensuite sa synthèse et invite Michel Lussault, l'expert du jour, ainsi que le reste des participant.e.s, à réagir.

Ces deux heures d'échanges (accessibles sur la chaîne Youtube C2D Bordeaux Métropole, playlist *La métropole bordelaise et ses territoires proches ou lointains*) ont permis de sortir d'une appréhension stéréotypée du périurbain et de ses habitant.e.s, trop souvent réduite aux problématiques auxquelles ces espaces doivent (ou sont supposés) faire face : tout-auto, nuisances industrielles, étalement urbain, déficit d'espaces publics de qualité, etc. Au terme de l'atelier, les restitutions des tables donnent à voir des territoires qui, au contraire, participent pleinement du dynamisme de la métropole bordelaise ou lui offrent des perspectives nouvelles de développement, et pas

seulement d'un point de vue économique : diversité de l'offre résidentielle, vie culturelle variée, réseaux de sociabilité ancrés, patrimoines historiques, naturels et bâtis, lieux ouverts à de nombreuses inventions (nouveaux rapports aux animaux, à la nature, à la démocratie), etc.

En somme, le périurbain, incarnation (pour certain.e.s) de la « France moche »¹ et des quartiers déshérités, serait, de l'avis même de ses habitant.e.s, l'espace où se recrée, aussi, la ville.

¹ Voir l'ouvrage d'E. Chauvier, *Contre Télérama*, Ed. Allia, Paris, 2011

> Les contributions habitantes issues de l'atelier débat

L'atelier-débat organisé vise à questionner le plan de développement métropolitain 2014 – 2020 avec celles et ceux qui vivent et pratiquent au quotidien les territoires périurbains. Mais l'auto saisine s'est également donnée comme mission, dans une dynamique de co-construction de(s) savoir(s) avec expert.e.s et universitaires, de renseigner et interpellier la sphère politique par un rendu efficace et concret, comportant des préconisations.

Ainsi figurent ci-dessous les principaux éléments de débat ayant émergé des restitutions de l'atelier et des échanges qu'elles ont suscité avec Michel Lussault et la salle. L'intégralité des restitutions des tables de discussion est à retrouver sur la chaîne Youtube du C2D².

> Ce qu'apporte (ou pas) le périurbain en matière d'économie métropolitaine

Principaux éléments restitués	Echanges avec l'expert et la salle
<ol style="list-style-type: none">1. Des réserves foncières (notamment agricoles)2. De l'économie locale participative (ESS et circuits courts)3. « Le verger de la métropole »	<ol style="list-style-type: none">1. Passer de logique extensive (activités nécessitant beaucoup d'espaces) à intensive (viticulture, aquaponie...) : « densifier non, mais intensifier les fonctions »

² https://www.youtube.com/channel/UCqYiYkl6EIPas5S19uwy_sA

> Ce qu'apporte (ou pas) le périurbain en matière de mobilité métropolitaine

Principaux éléments restitués	Echanges avec l'expert et la salle
<ol style="list-style-type: none"> 1. Des ressources locales à mieux exploiter (voies ferrées abandonnées, bac sur la Gironde...) 2. Un défaut de gouvernance à l'échelle de l'aire urbaine (du Bassin d'Arcachon à Libourne, de Blaye à Langon) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Un réseau ferré français sous exploité alors que maillage territorial impressionnant 2. Le covoiturage achoppe sur l'extension du privé que représente la voiture individuelle

> Ce qu'apporte (ou pas) le périurbain en matière de logement sur la métropole

Principaux éléments restitués	Echanges avec l'expert et la salle
<ol style="list-style-type: none"> 1. La richesse de l'urbanisme (formes architecturales variées, trame verte...) 2. Un modèle pavillonnaire pas toujours adapté aux évolutions familiales, notamment au vieillissement 3. Une réponse au besoin social de jardin et de nature 4. Des zones d'habitat peu denses 5. Une réponse au coût du logement en centre-ville 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les qualités urbaines et architecturales sont une question collective (et pas seulement celle des élus et des promoteurs) : « objectiver ce qui fait la qualité » 2. Densité d'autant mieux acceptée que les espaces intérieurs sont généreux et que la co-visibilité est traitée 3. Les nuisances sonores sont le fléau numéro 1 de la densité 4. En 35 ans, la propriété du logement est devenue inaccessible pour une part importante de la population

> Ce qu'apporte (ou pas) le périurbain en matière de qualité de vie métropolitaine

Principaux éléments restitués	Echanges avec l'expert et la salle
<ol style="list-style-type: none"> 1. Des espaces naturels, verts ou agricoles, de qualité 2. Un patrimoine matériel et immatériel (historique, identitaire...) 3. Une offre culturelle diversifiée (complémentaire du centre métropolitain) 4. Une offre résidentielle variée 5. Une zone d'expansion des crues 6. Des zones de relégation industrielle (stockage de matières nocives, localisation d'équipements dangereux...) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le périurbain compte plus d'espaces non bâtis que bâtis : l'urbain contemporain doit être pensé à partir du vide (théorie de <i>dross</i>) auquel il faut donner sens et valeur 2. Lieu d'invention d'un nouveau rapport à l'animal et au végétal, à corrélérer à la problématique de l'approvisionnement alimentaire (agriculture périurbaine)

> Ce qu'apporte (ou pas) le périurbain en matière de vie(s) sociale(s) et culturelle(s) métropolitaine(s)

Principaux éléments restitués	Echanges avec l'expert et la salle
<ol style="list-style-type: none"> 1. Un patrimoine symbolique (« histoires de village »), bâti (« en pierre »), naturel 2. Une urbanité, un rapport à l'<i>autre</i> typique, « de village » 3. « De nouvelles formes d'aide et d'entraide » (dont ESS) 4. De l'espace, des espaces propices à l'expérimentation de nouvelles vies sociales, d'équipements ou de manifestations culturelles (« un lieu d'audaces ») 	<ol style="list-style-type: none"> 1. « Aucun espace n'est prédestiné à être un lieu d'inaction et le rôle des élus est, en partie, d'être facilitateur de la démocratie d'implication » 2. L'identité locale façonne des identités périurbaines particulières (sous l'apparence de l'uniformité) 3. « Un espace où existe un surcroît d'effort à faire pour se confronter à l'autre (à l'inverse des espaces centraux) » 4. Des espaces qui offrent une forte vitalité associative (spécificité française à laquelle n'échappe pas le périurbain)

De la ville diffuse à la ville diffusante

Analyse de l'atelier-débat « la métropole
bordelaise depuis ses franges »
organisé par le C2D le 9 novembre 2016
à l'hôtel de Bordeaux Métropole

Note de discussion

Novembre 2016

> En quoi les franges de la métropole participent-t-elles à son développement ?

La question semble claire et précise ! Et pourtant...

Elle touche aux notions de « frange », de « métropole » et de « développement ». On comprendra assez rapidement que l'objectif de la soirée a été d'échanger sur le périurbain, sans vouloir volontairement le définir... Pour près de la moitié des participants, ce périurbain est un espace vécu. Pour l'autre moitié, un espace perçu avec distance. De ces visions et perceptions différentes vont naître des contradictions qui permettront d'avancer, d'objectiver pour mieux inventer.

Mais avant tout une première question : de quoi parle-t-on ce soir ? Du péri-urbain ou du périurbain ?

Le trait d'union, a priori anodin, recouvre ici une importance fondamentale. Le mot est composé du préfixe grec *péri* qui se traduit par « autour » et urbain, du latin *urbanus* « en rapport avec la ville ». Le « péri-urbain » ne doit son existence qu'à l'objet « ville ». Il sera ce qui n'est pas la ville. Un espace sans identité propre.

En revanche, **le « périurbain »** n'est plus un élément « en creux » ou un « relatif à » c'est **un territoire à part entière**, jouissant de ses propres spécificités. C'est cette seconde approche que nous privilégierons.

Et encore... N'est-il pas question de parler des périurbains en tant que personnes ?

Habiter les franges, est-ce un « vrai » choix ? Ou comment restituer aux acteurs leur pouvoir de décision ?

La première confrontation passera par le quizz introductif : que savons-nous vraiment du périurbain, de son paysage, de ses

dynamiques, de ses habitants et de leurs motivations ? Le périurbain est-il synonyme, comme le désignait le magazine Télérama, de « France moche » ? Etant l'espace qui connaît la plus forte progression démographique depuis 30 ans, a-t-il avant tout une vocation résidentielle, etc. ?

Si la majorité des participants penchent pour les « bonnes » réponses, certaines divisent : le périurbain correspond-il à un choix résidentiel par défaut, faute pour les ménages d'un niveau de revenu suffisant ? ... « [Oui, c'est un choix... Un choix motivé par le prix du foncier](#) ».

Le principal reproche fait à la ville, outre les prix inaccessibles, concerne le bruit, l'agitation. Le manque de nature vient en second plan. Selon le baromètre de la Sofres de 2007, 86 % des Français estime qu'il est difficile de trouver un logement, ce que démontrent également les chiffres de l'INSEE de 2008 qui évaluent la surface à laquelle des primo-accédants peuvent prétendre à 27m² en ville. D'un point de vue qualitatif, ce qui motiverait les Français à quitter leur logement serait principalement le jardin, une pièce en plus ou une vue agréable et dégagée, ce qui n'est pas forcément l'apanage des campagnes. Aussi, le simple fait « d'être une maison » est un trait important et résume bien les attentes des Français en matière d'habitat.

Qu'est-ce que le périurbain ? Est-ce une campagne urbaine ou un délaissé ?

Est-ce une ville diffuse, une ville émiettée, une ville dispersée, une ville étalée ? Un territoire de projets, d'expérimentations, d'innovations ? Un peu tout à la fois... Une chose est sûre, il n'existe pas un périurbain, mais des périurbains. Des périurbains

résidentiels en général, économiques parfois, mixtes le plus souvent. Si tous sont différents, ils ont en revanche au moins deux points communs. Tout d'abord, leur processus de constitution, lié à l'avènement du chemin de fer dès la fin du XIX^e siècle, puis de l'ère du « tout-voiture » dans la seconde moitié du XX^e siècle. Ou comment le transport sera le moteur de l'urbanisation... Un thème récurrent !

La seconde similitude réside dans la place laissée au vide. Michel Lussault, qui co-anime la soirée, parle de « [l'art du vide](#) », source d'innombrables opportunités d'innovations et d'expérimentations. Voiture et vide ou dans des termes plus techniques « mobilités » et « espaces ouverts », deux points récurrents des débats qui reviendront tout au long de la soirée à l'hôtel de Bordeaux Métropole.

La qualité de vie, les habitants et leurs habitats, l'offre culturelle ou le développement économique seront les autres thèmes mis sur la table pour faire débat. Des débats qui mettront en avant les différences et laisseront entrevoir les pistes d'actions...

La note se base sur les échanges lors des tables rondes des ateliers et sur les interventions de Michel Lussault. Dans un premier temps, c'est la vision du géographe urbaniste qui est mise en avant et qui tente de comprendre ce qu'est le périurbain. Dans un second temps, ce sont les paroles et points de vue des habitants du périurbain qui sont retranscrites. Enfin, la dernière partie croise les idées et les envies pour soumettre des pistes d'actions sur le territoire et avec les habitants.

Définitions de l'Insee

Commune périurbaine : Les communes périurbaines sont les communes des couronnes périurbaines et les communes multipolarisées.

Couronne périurbaine : La couronne recouvre l'ensemble des communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain. Ce sont des communes ou unités urbaines, dont au moins 40 % des actifs résidents travaillent dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci.

Aire urbaine : Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Source : <http://www.insee.fr/fr/metadonnees/definitions>

> Un espace qui se cherche...

Michel Lussault est présent à l'hôtel de Bordeaux Métropole. C'est d'abord le géographe qui tente de nous ouvrir les yeux sur ce que lui considère comme les franges, ce fameux périurbain... De son approche, c'est la notion d'évolutivité que nous voulons mettre en avant : une évolution sémantique dans la manière de traiter cet espace, une évolution du périurbain dans l'espace, mais aussi une évolution dans les formes qu'il prend à travers le monde.

Il n'est pas simple de décrire les caractéristiques physiques, géographiques ou fonctionnelles de ce qu'est le périurbain. Il est plus facile de se représenter ce qu'est la ville ou la campagne. Nous sommes dans cet entre-deux, cet *urban sprawl*, cette *urbanizacion dispersa*, cette *città diffusa*.

Le périurbain est un espace en perpétuelle évolution et en premier lieu, une évolution théorique.

> ... dans sa définition : un concept qui évolue ³

L'urbanisme étant un domaine friand de néologismes, le thème de l'étalement urbain a également généré une production sémantique sans pareille. Même s'ils ne sont en réalité que de faux synonymes, chacun apportant un correctif ou une nuance par rapport à une réalité complexe qui semble irréductible, les nombreux termes ou concepts ont constitué au fil du temps un vocabulaire technique et spécialisé particulièrement fourni. Ainsi, on discourt en observant le processus. Dès 1967, on « périurbanise ». En 1976, on « rurbanise ». Puis on « contreurbanise », on « suburbanise », on « exurbanise », on « désurbanise ». Le développement urbain est analysé sous toutes ses coutures : ses sources, ses moteurs, ses effets, ses tendances. Là où certains voient **une ville émiettée** (ou la clubbisation de la ville, selon Eric Charmes), d'autres perçoivent

³ Texte de Maud Gourvellec paru dans la revue [Cambo#3](#), *Où va la ville ?*

une ville **éclatée, étalée, morcelée, diffuse, éparpillée, émergente**, ou encore, selon Jacques Donzelot, **une ville à trois vitesses** ! Étonnant dédale d'expressions qui rend le processus insaisissable et qui laisse entendre qu'il y aurait mille étalements urbains et, du coup, des formes plus acceptables que d'autres !

La profusion de vocabulaire technique

étalement urbain
urban sprawl
périurbanisation
exurbanisation
rurbanisation
désurbanisation
artificialisation
transition urbaine

croissance urbaine
développement urbain
extension urbaine
expansion urbaine
espace suburbain
campagne urbaine
exode urbain
mitage

ville émiettée
ville éclatée
ville étalée
ville diffuse
ville éparpillée
ville émergente
ville à trois vitesses
ville morcelée

Puis, les spécialistes ont cherché des issues, des solutions, des alternatives. Les termes descriptifs ont ainsi trouvé leur corollaire dans les postures adoptées au fil du temps. Il était d'abord question de stopper, puis d'enrayer, limiter, contrôler, canaliser, maîtriser, encadrer pour enfin accepter, faire avec, accompagner l'étalement urbain. Progressivement, les tournures se sont ainsi assouplies, suggérant une forme de découragement, parfois un aveu d'impuissance mais aussi une certaine prudence face à un processus d'une réelle complexité.

L'évolution des postures

stopper
lutter
freiner
enrayer

contrôler
canaliser
maîtriser
limiter

réguler
encadrer
accompagner
contenir

Un thème de recherche qui se cherche

Citadins et ruraux / Jean-Bernard Charrier / 1965

Exurbanisation et métamorphisme périurbain / Jean-Bernard Racine / 1967

La rurbanisation ou la ville éparpillée / Gérard Bauer / Jean-Michel Roux / 1976

Demain l'espace, l'habitat individuel périurbain / Jacques Mayoux / 1979

La logique des villes : essai d'urbanologie / Paul Claval / 1981

Métapolis, ou l'avenir des villes / François Ascher / 1995

La ville émergente / Yves Chalas / Geneviève Dubois-Taien / 1997

La ville éclatée / Nicole May et alii (dir) / 1998

La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée / Marc Wiel / 1999

La ville franchisée / David Mangin / 2004

La ville à trois vitesses / Jacques Donzelot / 2008

De l'étalement urbain à l'émiettement urbain / Jean-Charles Castel / 2007

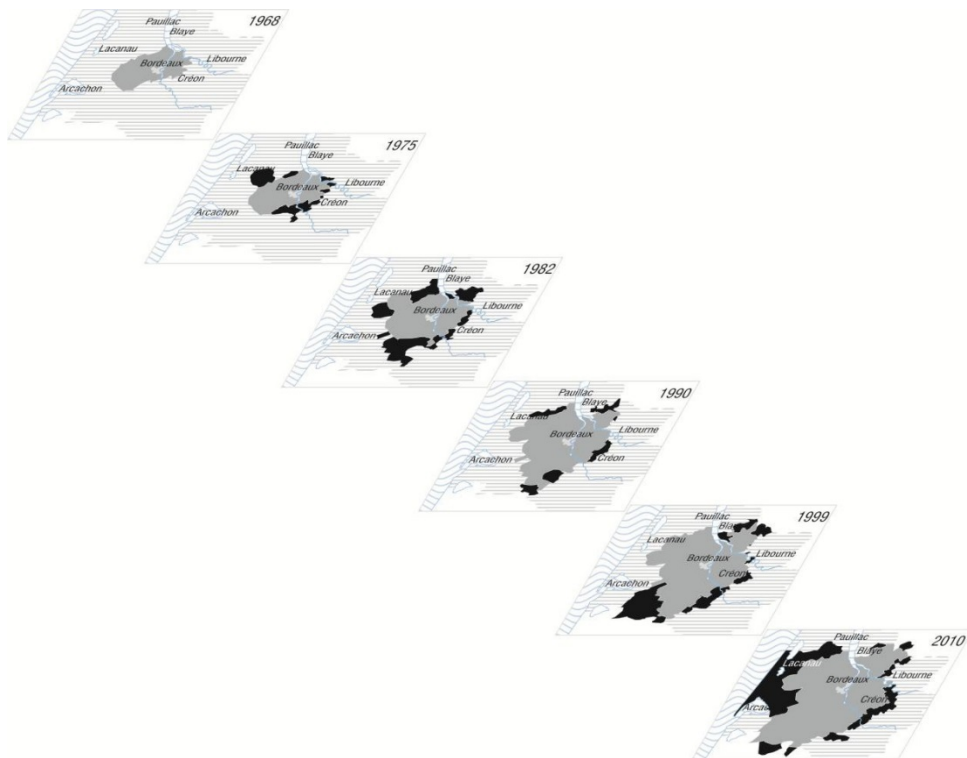
L'exode urbain / Pierre Merlin / 2009

La ville émiettée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine / Eric Charmes / 2011

La tentation du bitume / Eric Hamelin / Olivier Razemon / 2012

> ... dans l'espace

L'espace périurbain est en expansion, c'est un fait. La mesure statistique habituelle de l'aire d'influence d'une agglomération s'appuie sur la définition des aires urbaines de l'Insee. Pour Bordeaux, l'évolution depuis 40 ans de cette zone d'influence métropolitaine est en croissance surtout vers l'ouest, c'est-à-dire vers les territoires à forte dynamique résidentielle.



Source : Atlas de l'espace métropolitain de Bordeaux – 2016

> ... et dans sa forme

Comme le dit Michel Lussault, « *si le monde s'urbanise, il se périurbanise aussi* ». La périurbanisation touche tous les pays, tous les continents. La façon de vivre le périurbain diffère d'un pays à l'autre. Du lotissement pavillonnaire en France, en passant par l'alignement des *casas adosadas* en Espagne, aux *semi-detached houses* en Grande-Bretagne ou aux *gated communities* nord-américaines, le modèle de la maison proche de la nature laisse place aux grands ensembles en Chine ou dans les pays en développement.

> Un espace pour vivre apaisé ?

Cette partie s'appuie principalement sur trois ateliers : « vie sociale et culturelle », « qualité de vie » et « habitat » et sur le discours de Michel Lussault. Il ressort des ateliers un sentiment global de satisfaction sur le fait de vivre dans le périurbain, une forme d'apaisement. En comparaison avec l'état de l'art géographique et/ou sociologique, le « périurbain » exprimé ici apparaît moins comme un territoire de relégation ou un processus de ségrégation positive au sens de voulu, qu'une étape de construction de soi, l'idée de se recentrer sur soi. Michel Lussault évoque par ailleurs le caractère historique des parcours résidentiels, leurs séquences. Les habitants ont en effet une histoire résidentielle, principe qui nous garde d'un déterminisme sur l'identité territoriale des habitants par rapport à un territoire figé.

En croisant les deux derniers débats organisés par le C2D sur la campagne et sur le périurbain, les deux territoires se ressemblent beaucoup ; les problématiques sont assez similaires. Un habitant de Bordeaux métropole a évoqué dans le cadre de l'étude « habiter la métropole bordelaise » ne rien comprendre à ce concept de « *périmachin* », « *tout ça c'est de la cambrousse. C'est tout. Les urbanistes nous ont inventé ça* ».

Doit-on y lire le signe que « notre » périurbain local est relativement lâche et que sa forme est agréable, n'est pas rebutante pour tout un chacun ? Que la similitude n'est pas faite par le lieu mais par ceux qui l'occupent et le fréquentent ? Que ce sont les mêmes pairs d'yeux qui parcourent l'ensemble du territoire ?

> Vivre dans le périurbain girondin : une prise de recul tempérée plutôt qu'un séparatisme

Lors des conversations, des pensées ont survolé le débat et rappellent des analyses sociologiques menées dans les années 90 sur « l'entre-soi », observé par la chercheuse [Marie-Christine Jaillet](#), mis en exergue aux côtés d'autres phénomènes socio-spatiaux notamment dans l'ouvrage *la ville à trois vitesses*⁴. Comment appréhender le choix périurbain sinon de manière très basique comme une forme de détachement d'un ensemble ? Cependant ce détachement n'est pas non plus une navigation en solitaire. On s'inscrit dans un nouveau lieu. Est-on pour autant dans la recherche d'un « entre-soi protecteur » comme peut le définir [Jacques Donzelot](#) ? **L'entre-soi pourrait être celui de la famille et moins la recherche d'un quartier où vivent des semblables.** Ceux qui vont habiter en périurbain cherchent-ils à s'éloigner de certains éléments, se rapprocher de tels autres ? Le poids de contraintes exogènes les y entraînent-ils ? Le ménage avec de jeunes enfants ne se recentre-t-il pas sur le foyer en habitant dans le périurbain plutôt qu'il n'investit un réseau social étendu ? Lors de cet atelier, ce détachement paraît bien vécu, du moins assumé.

> « Un périurbain est un urbain qui s'ignore » – M. Lussault

Sont interrogés ici les parcours résidentiels et leur caractère évolutif. Aujourd'hui les mobilités résidentielles sont importantes, les déménagements plus nombreux du fait des ménages qui se forment et se séparent plus fréquemment, de la mobilité induite par l'emploi, les études...

Les adjectifs « périurbain », « urbain » ... sont-ils véritablement des attributs de personnes ? Il semble que non.

⁴ Jacques Donzelot, *La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification*, Ed La Villette, Paris, 2009

Ils restent aussi flous dans leur limite ... parce qu' « [un périurbain est un urbain qui s'ignore](#) » ! Parce que les femmes et les hommes sont mobiles, contrairement aux montagnes. Les parcours résidentiels, les emplois du temps et les liens affectifs ne facilitent pas la tâche de ceux qui voudraient faire rentrer tout le monde dans des cases.

Citadins, périurbains, exurbains, comment faire la différence dans les cas suivants :

- Acheter et vivre en province à condition d'être en plein cœur de la ville =... ?
- Partir après mûres réflexions du centre-ville pour le périurbain quand on a trente ans en couple avec un petit enfant =... ?
- Avoir un coup de cœur pour le fin fond de la Gironde ? Tout prêt de la Dordogne = ... ?
- Revenir soulagés vers la ville pour enfin arrêter de se trimballer les adolescents partout en voiture = ... ?

« Un habitat à adapter selon les étapes de notre vie et avec des allers/retours urbain périurbain »

[Atelier périurbain](#), C2D

Lors du débat en groupe sur l'habitat, les propos des interlocuteurs ont corroboré cette vision panoramique du territoire. On peut habiter plusieurs territoires au cours de notre vie, que ce soit de manière longue ou courte. Les trajectoires montrent que sont possibles des allers-retours entre centre urbain et périphérie, que de la famille ou des amis, enfin des proches, ont été, sont, ou seront installés dans un territoire

différent du sien. **L'expérience de l'habiter n'est pas figé sur l'habitat, elle s'adosse à l'espace vécu**, c'est-à-dire l'ensemble du territoire parcouru par une personne, composé des lieux où se trouvent ses proches, les activités, le travail, les loisirs, les espaces où il a vécu par le passé...

> Un espace aux multiples qualités et une vie culturelle et sociale réelle

Le périurbain a été le plus souvent vu favorablement. Il détient des atouts et des **richesses en termes de qualité de vie. La première citée étant ses espaces libres**. Point de vue ménage, c'est un cadre propice et sécurisant pour l'évolution de la famille selon les participants. Des ménages avec enfant font le choix de s'excentrer pour construire leur foyer, faire grandir leurs enfants dans un cadre qu'ils considèrent plus sain que la ville. L'offre en termes de logement, les formes architecturales sont appréciées. Le [Bruit du Frigo](#), par ses projets de « randonnée périurbaine » et les refuges périurbains a su d'ailleurs être un outil de valorisation de cet espace périurbain. Non, les personnes ne trouvent pas ce périurbain girardin moche. Il est même plutôt très agréable. Au contraire, le cœur de métropole, pour vivre, ce serait « *la ville affreuse !* », infernale. Le périurbain est choisi d'après les participants pour s'extraire du magma, des espaces denses.

« Les périurbains proposent de nombreuses animations locales, festivals, salons, etc. qui cherchent à attirer de nombreux publics »

[Atelier périurbain](#), C2D

Toutefois admettent-ils que le foisonnement culturel reste plus intense en espace urbain dense. De ce point de vue sur la qualité de vie sociale et culturelle, **l'espace périurbain** peut être considéré à la fois comme un lieu où il ne se passe absolument

rien, le niveau zéro de l'animation culturelle et festive, et comme **un nouveau terrain de jeu**.

La notion de patrimoine a changé, elle a muté de la pierre à tout le patrimoine paysager et immatériel, ce qui fait du périurbain un lieu à forte valeur patrimoniale ajoutée, complémentaire au cœur de métropole, par ses vides, ses perspectives.

Cette évolution est même inscrite dans la loi du [7 juillet 2016](#) relative à la liberté de la création, à l'architecture et le patrimoine, qui tend à élargir cette dernière notion aux espaces ruraux et au paysage.

« Une histoire locale différente et complémentaire de celle de la ville centre »

[Atelier périurbain, C2D](#)

On a plus de place pour se détendre, étaler des activités, monter un chapiteau, faire du bruit. Les activités sportives sont plus agréables dans la nature. Face à ce patrimoine classé à l'Unesco pour lequel les bâtiments de France veillent au grain, le périurbain peut s'apparenter à **un laboratoire d'innovation** en dehors des cadres figés, un espace où il est possible d'expérimenter des nouvelles pratiques. Le périurbain a déjà et peut déployer davantage des espaces de loisirs face un centre urbanisé plus circonscrit.

« Adopter une charte architecturale environnementale et paysagère permettant de maîtriser l'urbanisme »

« l'unité et la volonté d'harmonisation, projet réel (non politisé) Bordeaux métropole urbaine »

[Atelier périurbain, C2D](#)

L'offre culturelle, tout comme l'offre résidentielle reste néanmoins diverse. Le périurbain n'est pas un espace homogène. Il y a DES périurbains, suivant les réflexions faites concernant la campagne.

Faire dans le périurbain ce que l'on ne peut pas faire en ville, c'est notamment monter des actions en faveur du développement durable.

> Un choix par défaut

La possibilité d'échapper aux prix fonciers élevés en s'éloignant de la ville, grâce à la mobilité et une bonne accessibilité aux activités et services urbains, constitue sans nul doute un critère déterminant dans les choix résidentiels d'une large partie de la population française. Une étude sur les attentes des ménages périurbains pour le Schéma directeur de [Rouen](#) conduite en 2000 montre que, pour la majorité, leur localisation est la conséquence d'un niveau de prix fonciers ou immobiliers leur interdisant encore la banlieue résidentielle. Une personne interrogée indiquait même : « *ça coûte moins cher mais ce n'est pas forcément là que l'on souhaite* ». Le second critère de choix pour les habitants qui partent s'installer dans le périurbain, aux franges de la métropole, est de fuir la ville **pour se rapprocher de la nature...** l'acception est variée puisque cette nature peut prendre diverses formes : le jardin, le paysage...

Pour aller plus loin : La formation des prix

Les ménages rejettent le cœur d'agglomération, c'est aussi parfois parce qu'ils refusent ou n'accèdent pas à ses prix. Les ménages sont soumis à une contrainte budgétaire lorsqu'ils veulent accéder à la propriété : « [le coût du foncier en ville qui pousse les jeunes à partir](#) ».

Comment répondre à cette question du coût ? L'observation de terrain ne dément pas les propos des membres de l'atelier. Le marché bordelais est devenu un vecteur important de l'étalement urbain et de la spécialisation sociodémographique des territoires. Depuis 15 ans, la métropole bordelaise et la Gironde connaissent un développement résidentiel, un dynamisme du marché immobilier et une hausse des prix du logement sans précédent. Alors que jusqu'au début des années 2000 les prix de l'immobilier évoluaient dans un rapport constant avec les revenus des ménages, l'écart entre les deux continue de se creuser. Avec un revenu médian de 2 251 € soit un budget logement de 750 €, les ressources des ménages ne correspondent plus aux prix des logements. Les parcours résidentiels dans l'agglomération peuvent être bloqués et pousser les ménages à aller plus loin s'ils ne veulent pas faire de compromis quant à la surface, le type de logement ou le statut désiré.

> Mais un espace sous contraintes

Indépendamment de la question de départ, à savoir le rôle que les territoires périurbains jouent pour le développement de la métropole, lorsque les thèmes des transports ou du développement économique se posent, les idées et projets laissent d'abord la place à un constat négatif de l'existant : les transports deviennent une véritable galère et le développement économique menaçant. Et les pistes de projet émergentes demandent à ce qu'on y réfléchisse collectivement.

> Quand les périurbains deviennent des opérateurs logistiques (M. Lussault)

Le constat est là. Quel que soit le motif, l'habitant du périurbain est condamné à utiliser sa ou ses voitures. Pour aller travailler ou étudier, faire ses courses, emmener les enfants à l'école ou à leurs activités péri-scolaires.

« Les mercredis des mères de familles deviennent de vrais défis logistiques... »

Atelier périurbain, C2D

Tout est prétexte à la voiture. Deux causes à cela : la dilatation de l'espace qui éloigne les lieux de vie aux équipements et services du quotidien, et par conséquent, un transport collectif inadéquat et non rentable, car inadapté à un tel contexte territorial. Le transport urbain n'est pas le transport périurbain.

« Les modèles de la ville dense ne s'adaptent pas au contexte des franges »

Atelier périurbain, C2D

C'est entre autre pour cela que le terme d'équité reviendra souvent: « *l'équité entre les usagers au-delà des limites administratives* » ou « *l'équité dans l'offre de services* ». Nous sommes formatés à des solutions de mobilités urbaines. **Les solutions « périurbaines », qui ne soient pas des calques des modèles employés sur les espaces urbains, sont à inventer.**

Les questions sont nombreuses. Des pistes de réponses sont esquissées...

Comment améliorer la fluidité du trafic sur les autoroutes et la rocade ? En augmentant le nombre de personnes par voiture, notamment en développant le co-voiturage. Comment améliorer l'articulation entre les politiques urbaines et celles de transports ? Par une réflexion en amont lors des phases de planification de l'espace. Est-il vraiment pertinent de relancer le transport ferroviaire ? Eventuellement, et notamment à Bordeaux qui hérite d'un réseau en forme d'étoile et qui dessert la majorité des territoires. Mais la culture de la voiture fait partie intégrante de la vie locale. D'ailleurs, si en ville la voiture fait de moins en moins rêver les jeunes (données EVOLMOB),

« Ceux des espaces périurbains passent plus leur permis de conduire qu'ailleurs »

Atelier périurbain C2D

Mais pourra-t-on un jour seulement imaginer abandonner progressivement l'usage de la voiture ? Le problème reste posé, mais des pistes peuvent être envisagées (voir le chapitre sur le périurbain comme socle d'expérimentation).

> Des espaces pour développer de l'activité... et de l'emploi ?

En quoi les franges participent-elles au développement économique de la métropole ? Voilà une question transversale mais dont la réponse tient en trois points : d'abord parce que le périurbain offre du foncier disponible pour accueillir des entreprises et des activités agricoles (« [il apporte de l'espace pour les pôles d'excellence](#) ») ; ensuite, parce qu'il existe de nombreuses activités locales participatives (« [il permet d'innover et de créer de nouvelles dynamiques locales](#) ») ; et enfin, parce que c'est une réserve alimentaire.

Derrière cette réponse précise et concise sur les services rendus, se cachent d'autres préoccupations comme celle du chômage et de la nécessité d'organiser une agence pour l'emploi à l'échelle de l'aire métropolitaine. Un autre projet à faire avancer.

Et concernant l'emploi, les projets sont nombreux : affirmer le rôle de l'économie résidentielle et miser dessus pour développer l'emploi local, permettre l'installation de pôles d'excellence et offrir à leurs travailleurs des conditions de vies idéales, etc...

De ces nombreux projets de développement de l'activité, et donc de l'emploi, reviennent les projets pour le développement d'une agriculture alimentaire et nourricière de la ville centre. « *La métropole n'a que deux jours d'autonomie alimentaire* ».

« Intensifier l'offre économique, et notamment l'agriculture, d'un point de vue jardinatoire et non chimique ! »

[Michel Lussault](#)

Nombreuses sont les initiatives agricoles. Les faire connaître, les mettre en réseau, développer l'approche en circuit-court sont des projets d'une grande maturité qu'il est nécessaire de faire éclore.

Pour aller plus loin

- Se recentrer ou s'éloigner, c'est toujours habiter, Marie-Christine Bernard-Hohm, in [CAMBO n°3](#), 2013
- [Habiter la métropole bordelaise](#), Analyse croisée des pratiques et des représentations de 15 habitants de la Cub, a'urba, 2013
- [Comprendre la formation des prix pour produire du logement abordable](#), observatoire de l'habitat, a'urba. 2013

> Le périurbain, un socle pour l'expérimentation

Il a souvent été répété dans la soirée que les modèles existants en ville ne sont pas tous « exportables » dans le périurbain. Cet espace, longtemps considéré comme un entre deux n'est plus cet espace sans nom, sans identité, à vocation de dortoir. Le périurbain regorge de ressources naturelles, humaines et économiques. Par sa forme, il offre plus de vide que de plein. Et ce vide offre autant de potentiels de développement, d'innovation et d'expérimentation qui n'ont plus vocation à être développés aujourd'hui dans les centres anciens. Projets culturels, de nature, économiques, de logement, de nouvelles mobilités...

Illustrations à travers deux exemples innovants de projets qui ne peuvent être que parce que le périurbain existe : les projets agricoles structurants et l'« écomobilité ».

> Faire projet avec les espaces ouverts : Vers des projets agricoles structurants dans le périurbain⁵

L'espace périurbain pose des contraintes mais aussi offre des opportunités à l'agriculture. La ville représente un bassin de consommateurs proche et donc un support de vente directe, elle offre des possibilités de travail pour les autres personnes du foyer.

Face à ces nouvelles préoccupations, les concepts de ceintures vertes et de coupures d'urbanisation développés depuis la fin du XIX^e siècle resurgissent.

⁵ Texte de Céline Castellan paru dans la revue [Cambo#3](#), *Où va la ville ?*

Mais le changement d'échelle de ces espaces et les coûts d'entretien qu'ils engendrent posent aujourd'hui la question de la gestion de ces espaces : elle n'est plus possible par un service d'espaces verts. L'agriculture devient alors une forme de gestion souhaitable de l'espace et contribue à sa façon à la demande sociale de nature. Les citoyens usagers reconnaissent ces espaces comme celui de la campagne et y attendent donc des « produits de campagne » : cueillette à la ferme, centre équestre pour se promener à la campagne, légumes de la ferme...

Même s'il y a intérêt à préserver les espaces agricoles, la seule logique défensive ne peut être un gage de réussite. Il y a un fort enjeu pour le monde agricole d'intégrer les problématiques urbaines afin d'y faire raisonner ses propositions. Le concept de « champ urbain » développé dans le [SCoT de Rennes](#) a pour objectif de pérenniser durablement les exploitations agricoles tout en incitant à développer des activités en rapport avec la demande urbaine ou l'intérêt collectif. Cet exemple illustre le concept de « campagne urbaine » développé par [Pierre Donadieu](#) dans le livre du même nom : un territoire de production agricole voué en priorité à satisfaire les attentes urbaines, en particulier en matière de paysage, mais conservant leur autonomie économique, basée pour partie sur leur production agricole. **Faire projet et prendre en compte l'ensemble des problématiques inhérentes à l'agriculture** pour le protéger et en conserver les qualités, c'est utiliser les espaces agricoles comme épine dorsale du territoire aujourd'hui fragilisé par le mitage, c'est favoriser les projets agri-urbains développant des porosités entre espaces bâtis et espaces ouverts, porosités aussi bien spatiales que sociales. Mais ce projet demande une mise en œuvre complexe, une diversité d'outils, différentes échelles d'intervention et touche différents types d'agriculture.

La mise en œuvre d'un projet agri-urbain fait appel à trois types d'outils complémentaires : les documents de planification (exemple du [SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise](#)), les instruments de politique foncière (l'exemple du [Triangle Vert](#) de Marcoussis) et la concertation entre la sphère agricole et urbaine ([Programme local d'agriculture](#) du Pays de Rennes). La diversité de ces moyens permet de sécuriser l'investissement agricole tout en ne se limitant pas à être uniquement un producteur de biens agricoles.

La mise en œuvre des outils cités précédemment demande une démarche à différentes échelles : il s'agit par exemple de préserver la fonctionnalité de l'exploitation agricole à l'échelle d'une ou plusieurs communes, de préserver le tissu professionnel agricole à l'échelle du territoire. Assurer la fonctionnalité et la durabilité des espaces agricoles dans le temps signifie leur intégration dans une armature verte à grande échelle. Cela signifie aussi l'intégrer dans les démarches d'autres préoccupations environnementales actuelles comme [les trames vertes et bleues](#).

Les contraintes et opportunités de l'agriculture péri-urbaine ont amené une plus grande hétérogénéité des systèmes de production par rapport au milieu rural. Leur situation péri-urbaine leur a demandé adaptation et innovation. Une plus grande diversité dans la spécialisation des exploitations est observée, ainsi que dans la structure socio-économique, dans les circuits de commercialisation et dans les objectifs des agriculteurs. De manière générale, deux grands types d'agriculture caractérisent l'espace périurbain : celle qui entretient de simples rapports de mitoyenneté avec l'urbain et celle qui a construit des rapports fonctionnels réciproques. L'une ne se substitue pas à l'autre mais chacune est contributrice de la gestion des espaces agricoles autour des villes. Cela demande un nouveau positionnement aux agriculteurs afin de considérer leur activité privée dans le cadre du bien collectif territorial.

La multifonctionnalité de l'agriculture n'est pas une nouveauté en soi puisqu'elle a toujours assumé plusieurs fonctions. Mais ce qui

a évolué avec le temps, c'est la reconnaissance de cette multifonctionnalité et sa mise en œuvre explicite dans des projets de développement urbain ou agricole. L'inversion du regard sur ces espaces peut être un des leviers pour donner une définition en substance du périurbain, comme résultat d'une expérience réelle et non comme un élément par défaut. Mais cette reconnaissance change la donne en matière de gouvernance. Le contenu des projets d'aménagement ainsi que le processus de décision sont modifiés. La prise de décision se complexifie avec l'émergence de nouvelles parties prenantes. Un partenariat fort doit se monter entre le monde agricole et les intercommunalités urbaines, comme le montre le succès du réseau [Terres en villes](#) dont l'objectif est justement d'organiser le dialogue entre ces deux mondes.

> Faire projet avec les déplacements : Vers une "éco-mobilité" dans le périurbain⁶

On a longtemps pensé que la dépendance automobile des espaces périurbains était insurmontable : pourrait-il en être autrement dans ces territoires trop peu denses pour le transport collectif et inadaptés aux déplacements doux ? Pourrait-on se passer de la voiture ? Le fait même de poser la question surprend, tant la réponse semble aller de soi. Et pourtant, les chercheurs dressent une image du périurbain plus complexe qu'elle ne paraît au premier abord où de nouvelles formes de mobilité émergent, où des marges de manœuvre existent pour les pouvoirs publics.

⁶ Texte d'Antonio Gonzalès-Alvarès paru dans la revue [Cambo#3](#), *Où va la ville ?*

Plusieurs pistes d'action émergent pouvant être déployées de façon complémentaire :

- développer des lignes de transport en commun « métropolitaines » qui permettent des liaisons rapides entre les principaux pôles de demande.
- élargir l'aire d'influence de ces lignes dans les tissus peudenses en développant l'utilisation du vélo, classique ou à assistance électrique. Dans le périurbain, l'aire d'influence des transports collectifs structurants oscille entre 500 et 1000 mètres (8 à 15 minutes à pied). Le vélo pourrait permettre, pour un même temps de parcours, d'élargir l'aire à 3 ou 4 km (5 ou 6 km pour le vélo à assistance électrique). Il faudrait tout un travail d'aménagement pour éliminer les effets de coupure induits par les infrastructures de transport.
- adapter des lignes de transport en commun de proximité en rabattement vers le réseau métropolitain. Il s'agit de rendre les lignes de transport public de desserte locale plus « souples », de les adapter aux besoins réels et de les penser en complémentarité avec les lignes métropolitaines : des itinéraires à la demande, des véhicules de taille variable (jusqu'au taxi collectif), des horaires coordonnés avec ceux des lignes structurantes, etc. ;
- densifier les abords des stations et en faire des pôles urbains. Il s'agit de développer à la fois l'habitat, les commerces, les équipements et les services pour faire de ces points d'entrée dans le réseau, de véritables lieux de vie.
- développer le covoiturage en s'appuyant sur les outils dynamiques d'information numérique qui fiabilisent et rendent plus souple ce genre de services (des expérimentations sont en cours dans plusieurs agglomérations) ;

- promouvoir l'auto-partage. L'auto-organisation dans le prêt ou la location des voitures existe depuis longtemps de façon plus ou moins informelle. Le développement des technologies d'information et de communication est en train de renforcer l'essor de ce type de pratiques de façon plus organisée.

Pour jouer sur la demande, la piste du télétravail est aussi intéressante. Plusieurs expérimentations sont en cours en Aquitaine pour développer des lieux qui offrent plusieurs services permettant de travailler à distance en connexion avec l'entreprise. Leur fréquentation reste encore inégale car les entreprises ne semblent pas tout à fait prêtes sur les aspects organisationnels et juridiques. Mais les avancées spectaculaires des technologies de communication de la dernière décennie invitent à l'optimisme. Le vieux rêve de la « dématérialisation » du lieu de travail est peut-être au bout des doigts.

> Conclusion

Deux représentations paradoxales et intéressantes se juxtaposent quand les participants par ailleurs habitants du périurbain prennent du recul sur leurs modes de vie et leurs attentes ; le périurbain porte en lui une forme d'exotisme et d'aventure, d'évasion, de détente... Mais c'est aussi un territoire où des personnalités locales ont un pouvoir et l'exercent. On entre dans un autre domaine que l'on doit respecter.

Le regard porté sur le périurbain se montre bienveillant et compréhensif sur les choix de vie mais il se crispe plus quand on aborde les questions des transports ou du développement économique. Finalement cela nous entraîne vers le pan politique de ce territoire. Jean Viard, lorsqu'il parle de « la démocratie du sommeil », lève un double enjeu : celui de la représentation politique et celui de l'échelle à laquelle elle doit se jouer. Près de 61% des personnes qui ont le droit de vote en France aujourd'hui ne travaillent pas dans leur commune de résidence⁷. Se rapproche-t-on d'un modèle qui visera à faire des communes résidentielles des « assemblée de copropriétaires » ? Il est plus que temps de se poser les bonnes questions.

Des pistes d'intérêt général sont à engager dans ces territoires. D'abord un constat. Derrière la qualité de vie affirmée du fait de la présence d'une nature riche, le périurbain est un espace pollué, selon Michel Lussault. Beaucoup plus importante dans le périurbain et la campagne qu'en ville, la pollution est liée aux rejets polluants, aux pesticides... Une dimension qui est encore surtout traitée par l'entrée agronomique et biologique et assez peu des points de vue psychologique ou anthropologique, est la relation que les périurbains entretiennent avec les autres espèces vivantes sur le territoire. Comment faire en sorte que toutes les espèces vivantes cohabitent ?

⁷ Intervention Jean Viard, colloque organisé par le Ceser Nouvelle-Aquitaine *Expression(S): Habiter la Nouvelle-Aquitaine en citoyens*, 30 novembre 2016

Le périurbain girondin est au cœur de ces problématiques, du fait notamment d'une viticulture omniprésente.

Ensuite, pour Michel Lussault, l'exigence de qualité doit être la même dans l'urbain et le périurbain. Pour qu'un ensemble soit agréable, il faut de l'hétérogène dans l'homogène. L'architecture des espaces périurbains est sur ce point caractéristique. Les façades gardent leur particularité tout en « appartenant » à un ensemble. Leur hétérogénéité permet de les distinguer malgré tout et confère au périurbain une certaine richesse. Parallèlement à cette nécessaire hétérogénéité architecturale, il existe une exigence de qualité. Cette exigence de qualité passe notamment par le choix des matériaux. Mais tout cela reste tributaire des coûts de construction du logement. Il est très difficile aujourd'hui d'analyser la chaîne de fabrication des prix tant le fonctionnement est opaque et les paramètres multiples, dépassant largement les seuls intérêts locaux. Pour promouvoir la qualité, il faudrait déjà pouvoir la chiffrer.

> Constats et perspectives de projets

- « Objectiver l'existant et voir ce qui est transposable d'un territoire à l'autre ». Par ces mots, Michel Lussault offre une « autoroute » aux pistes de projets sur les transports. Tels qu'ils sont pensés pour la ville, les transports collectifs ne s'adaptent pas aux territoires où le tissu urbain est plus lâche. C'est peut-être autour de la voiture qu'il faut travailler. Ne plus la bannir et trouver des solutions pour elle.
- La dimension alimentaire d'une agriculture de proximité revient elle aussi en force lors de cet atelier. Permettre l'installation d'exploitants locaux grâce aux espaces ouverts disponibles et ouvrir les canaux d'une distribution en circuits courts en jouant sur la réelle proximité avec la ville est une solution répondant à la question du rôle du périurbain sur le développement de la métropole.
- Enfin de manière plus transversale, et comme chantier à ouvrir à plus long terme, il serait important de prendre en compte le concept décliné par Jean Viard dans la « démocratie du sommeil » : la citoyenneté du lieu laisse place à la citoyenneté des flux. Cela s'applique tout particulièrement aux territoires périurbains. Et si ces notions émergent dans les analyses géographiques et sociologiques, les questions sur la représentation politique et leurs conséquences doivent être posées.

> **Annexe**

> Quelques réflexions globales sur les relations entre territoires rurbains et métropole.

Par Michel Prat, membre du C2D

L'ensemble des documents [du C2D] représente un travail de présentation et de synthèse tout à fait remarquable. Il a le mérite de décrypter tous les aspects de la représentation de la métropole par les habitants de ces territoires ruraux et péri-urbains, et de donner la parole aux acteurs citoyens pour parler librement de leurs difficultés et de leurs mérites dans leurs lieux et modes de vie quotidiens.

Choisir de vivre en périphérie de la métropole

Le seul reproche que je ferais serait un relatif manque d'analyse globale de l'expression citoyenne dans les territoires ruraux et surtout rurbains. Si l'on analyse l'histoire de ces citoyens, les documents montrent que le premier choix de s'installer dans ces territoires n'est pas un choix complètement volontaire : le premier critère de choix est celui du prix du foncier, et, en conséquence, le second critère est celui de la maison individuelle plus grande et avec jardin spacieux. D'où les très nombreux lotissements qui ont fleuri dans ces lointaines banlieues, plus urbaines que rurales, accompagnés d'un lent grignotage des espaces agricoles et de nature. C'est à partir de ce choix plus ou moins imposé que se bâtissent les argumentaires sur la vision de la métropole et sur les avantages (ou inconvénients) de la vie urbaine à la campagne.

Les deux principaux arguments soulevés sont la préservation de la nature sous prétexte de priorité écologique, et d'autre part, la plainte d'être les parents pauvres des services et équipements du département. Les rurbains ont en effet construit leur environnement à la campagne sur la base du silence, de la tranquillité, de la proximité des milieux naturels à portée pédestre, de la sécurité pour leur famille. Mais ils sont les premiers à prendre leur voiture pour aller au travail, au

supermarché, consommer des services culturels ou médicaux. L'économie assurée sur le prix du foncier laisse place aux charges importantes de ces déplacements obligatoires pour toute la famille. Quant aux enfants, ils témoignent à l'adolescence des manques d'animation et d'activités en lien avec leurs besoins. Et, en conséquence, les reproches pleuvent sur le manque de moyens publics de mobilité, et sur la désertification par les services des milieux rurbains. Ces reproches sont fondés sur la réalité, mais comment concevoir de donner à tous les milieux rurbains dispersés les mêmes services qu'au cœur de la métropole ?

Les citoyens de la métropole sont aussi ceux qui profitent de la nature préservée dans leur département, même s'ils vont chercher l'air pur en priorité sur le littoral. Le milieu agricole apporte la nourriture à la métropole et entretient les milieux naturels qui pourraient devenir des friches abandonnées. On ne peut donc dissocier la métropole de tout ce que lui amène l'environnement rural : c'est un ensemble qui doit rester équilibré. L'opération est d'autant plus complexe en Gironde que la métropole n'est pas seulement bordelaise. L'entité urbaine girondine est celle de Bordeaux – Bassin d'Arcachon – Libourne, conurbation surnommée le BAL, et qui compte plus d'un million d'habitants vivant dans des échanges permanents, et auquel il faudrait ajouter d'autres communes littorales comme Lacanau par exemple. L'enjeu est celui des communes intermédiaires entre ces trois espaces urbains, communes intermédiaires soumises à des pressions de lotissements de plus en plus fortes et devenant les zones de repli privilégiées pour les moins fortunés. Ces zones rurbaines ont droit à de vrais architectes urbanistes qui doivent concevoir le développement de véritables petites villes et pas seulement de vieux bourgs entourés de vagues de lotissements banals. Encore faut-il que les élus s'entourent de ces compétences et les écoutent pour application dans les

documents d'urbanisme et les permis de construire. De même, s'est organisée, entre communautés de communes, une course aux zones d'activités économiques. La somme des terrains ainsi réservés est astronomique et ne correspond à aucune réalité prospective. Cela n'empêche pas le développement des migrations pendulaires domicile – travail. Mais il faut éviter à tout prix ces zones de friches et revenir à des dimensions plus modestes et mieux coordonnées.

Les modes de vie

La vie des rurbains s'organise entre le domicile, le lieu de travail, les commerces et les services généralement sur le parcours domicile – travail, les loisirs du week-end entre vie associative, promenades de proximité, repas de famille, et activités culturelles ou sportives. Cela implique de nombreux déplacements vers la métropole urbaine : les rurbains sont alors confrontés aux embouteillages à l'entrée de l'agglomération et surtout sur la rocade bordelaise. D'où le paradoxe de les dénoncer tout en refusant la moindre initiative de grand contournement de l'agglomération bordelaise (voir la dernière tentative de 2008 avortée au nom de la protection écologique de l'environnement de nature et dont les élus commencent à reparler après l'avoir violemment dénoncée).

Mais la vie rurale a aussi ses richesses. Il faut reconnaître à sa juste valeur le dynamisme de la solidarité de proximité : la vie associative est très intense et riche, les consommations alimentaires peuvent s'organiser du producteur au consommateur, la solidarité inter-générationnelle et de voisinage s'organise souvent mieux qu'en milieu urbain. Ainsi est compensé le manque de services professionnels de proximité. Mais cela ne remplace pas les services médicaux, les établissements d'enseignement, les grands spectacles culturels et sportifs, les enseignes spécialisées, etc... De plus, la pauvreté et la détresse d'isolement de certains se retrouvent accentuées lorsque la solidarité trouve ses limites (physiques ou morales...).

Conclusion

En d'autres termes, le langage et la vision des citoyens sont toujours relatifs au mode de vie de chacun et sa volonté de le préserver de toute « attaque malveillante », ou perçue comme telle. Chacun protège d'abord son propre jardin et construit sa théorie de modernité en fonction de ses intérêts personnels. C'est ainsi que naissent toutes les organisations de défense de chaque territoire, de même que les zones à défendre, ces ZAD nouveaux symboles des micro-territoires à préserver de tout changement de destination. Ce sont aussi des causes totalement respectables. Mais la parole citoyenne ne peut jamais être une vérité absolue, sans une analyse pertinente de ce qui la construit. Les modes de vie de chaque famille expliquent la plupart de ces grandes causes qui deviennent nationales (les technocrates et gouvernants parisiens ne connaissent pas la France profonde...). C'est la recherche d'un équilibre entre métropole et territoires rurbains qui devient notre enjeu, en essayant de trouver les richesses qui se complètent et pas celles qui seraient propriété des uns ou des autres.



Crédits

Coordination : Simon Bart, Direction du Conseil de développement durable de Bordeaux Métropole
Dessins : Poaplume / conception graphique : Marianne Lefort et Lucile Goasguen
Impression : l'Atelier de reprographie de Bordeaux Métropole, sur papier PEFC
Mai 2017

En quoi les « franges » de l'agglomération participent à la construction de la métropole ?

Ce rapport présente l'atelier-débat sur le périurbain organisé par le C2D, en novembre 2016, à l'hôtel de Bordeaux Métropole. Le but était d'identifier en quoi les « franges » de l'agglomération participent au développement métropolitain et d'aborder le périurbain en sortant de l'opposition binaire « centres urbains vs. périphéries ».

Ce rapport comporte également une note de discussion rédigée par l'A'urba (Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine) et intitulée De la ville diffuse à la ville diffusante.

La métropole et ses territoires, proches ou lointains


En 2016, le C2D a décidé de travailler sur les rapports qu'entretient l'agglomération bordelaise avec d'autres territoires, proches ou lointains.


L'objectif était de donner à voir les impacts sur le terrain, dans le quotidien des habitant.es, des transformations territoriales en cours : métropolisation, redécoupage régional, attractivité girondine...

Trois rencontres publiques ont ainsi été organisées pour échanger sur les relations entretenues avec les « franges » de l'agglomération, les zones rurales proches et l'international.

Conseil de développement durable
Bordeaux Métropole
Esplanade Charles de Gaulle
33045 Bordeaux cedex

05.56.93.65.11 - c2d@bordeaux-metropole.fr
www.c2d.bordeaux-metropole.fr

 [c2d.bordeauxmetropole.fr](https://www.facebook.com/c2d.bordeauxmetropole.fr)

 [c2d_BxMetro](https://twitter.com/c2d_BxMetro)

 C2D Bordeaux Métropole