

N° 61 OCTOBRE 2024

LES DOSSIERS FNAU



LA QUESTION PÉRIURBAINE CHANGE DE STATUT

Actes du colloque de lancement de la démarche « Les nouveaux dess(e)ins des périurbains »



SOMMAIRE

ÉDITORIAL	3
AVANT-PROPOS	4

**OÙ, QUI, QUOI, QUAND, COMMENT ?
CE QUI FAIT LA QUESTION PÉRIURBAINE
AUJOURD'HUI**

Regard d'un élu sur le périurbain	6
Retour sur 50 ans de travaux	7
Les espaces périurbains, des espaces de convivialité	7
Les mobilités, un enjeu pas spécifique aux espaces périurbains	8
Les modes de vies périurbains	8

**LA QUESTION PÉRIURBAINE CHANGE
DE STATUT : QUELLES NOUVELLES PERSPECTIVES
POUR AGIR ?**

Le point de vue d'une Maire d'une commune périurbaine	10
Retour vers le futur	11
La transformation du pavillonnaire	12
Des territoires à haut potentiel	12

**QUE DESSINENT LES FUTURS PÉRIURBAINS
POUR NOS MÉTIERS ?**

Éthnographie, médiologie et mémoire	14
Courroie de transmission, influenceur, accompagnement	14
Animation et impertinence	15

**LES ATELIERS DE PRÉFIGURATION
DES GROUPES DE TRAVAIL**

Foncier formes urbaines, habitabilité	16
Services, équipements, économie	17
Mobilités et recompositions territoriales	17
Renaturation et transitions socio-écologiques	17

ÉDITORIAL

Les nouveaux dess(e)ins du périurbain : un défi et une opportunité pour l'aménagement des territoires

Le « périurbain », longtemps décrié et mal-aimé, souvent perçu comme des territoires de transition, s'impose aujourd'hui comme un espace stratégique pour relever les défis de la transition écologique et sociale. Loin des caricatures, ces territoires recèlent un potentiel considérable pour inventer de nouveaux modèles d'aménagement plus durables et résilients.

La Fédération nationale des agences d'urbanisme a lancé cette année un ambitieux cycle de réflexion sur « Les nouveaux dess(e)ins du périurbain ». L'objectif ? Repenser ces espaces à l'aune des enjeux contemporains : sobriété foncière, mobilités durables, préservation de la biodiversité, production alimentaire locale, ou encore nouvelles formes d'habitat.

Cette démarche s'inscrit dans un contexte de renouveau des politiques d'aménagement des territoires. Le périurbain n'est plus perçu comme un simple espace de desserrement urbain, mais comme un territoire à part entière, riche de potentialités. Il s'agit désormais d'accompagner sa mutation vers plus de durabilité, tout en préservant ses atouts : proximité avec la nature, qualité de vie, mixité fonctionnelle.

Les défis sont nombreux : comment concilier densification et préservation des espaces naturels ? Comment repenser les mobilités au-delà du tout-voiture ? Comment dynamiser l'économie locale et les services de proximité ?

Pour y répondre, nous devons mobiliser l'intelligence collective et l'innovation. Le périurbain de demain sera le fruit d'une co-construction entre acteurs publics, privés et citoyens. C'est tout l'enjeu de la démarche initiée par la Fnau et les agences d'urbanisme : faire émerger une vision partagée et des solutions adaptées à la diversité des territoires périurbains.

Relevons ensemble ce défi passionnant pour l'avenir de nos territoires !

SONIA DE LA PROVÔTÉ,
SÉNATRICE DU CALVADOS,
PRÉSIDENTE DE LA FNAU

AVANT-PROPOS

Nous sommes absolument convaincus que les agences d'urbanisme recèlent une expertise précieuse dont nous avons particulièrement besoin aujourd'hui pour l'aménagement et la gestion des espaces urbains.

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

Aussi, reprendre un terme ancien comme « périurbain », malgré son côté désuet, et l'assumer pleinement, constitue déjà un réel défi que le réseau des agences d'urbanisme a décidé de relever. Mais il nous semble crucial de redéfinir cette catégorie pour lui donner un sens contemporain et la rendre pertinente au regard des enjeux qui sont devant nous.

Reconsidérer les futurs périurbains – après les avoir décriés, puis réhabilités, dénoncés puis approuvés – comme des espaces à fort potentiel (foncier, biomasse, ENR, biodiversité, nouveaux rapports à la nature...), comme des espaces d'interrelations (sociales et culturelles) complexes encore peu saisis par les gouvernances territoriales et comme des espaces de projet (de territoire, de société, d'inventivité démocratique) s'impose. Aussi, la Fnau, le réseau des agences d'urbanisme et leurs partenaires ont souhaité initier un cycle de réflexion et de débat, intitulé « Les nouveaux dess(e)ins du périurbain » afin d'ouvrir le champ des possibles, en rappelant toujours la très grande diversité périurbaine.

Un colloque de lancement de la démarche, le 28 mai 2024, a ainsi permis de consolider les objectifs de ce cycle de réflexion, de revenir sur les travaux passés, sur les tenants de la question périurbaine à ce jour, ainsi que sur les perspectives pour agir, grâce à deux tables rondes et deux séquences de réflexion collective.

En voici les actes.

CYCLE DE RÉFLEXION « LES NOUVEAUX DESS(E)INS DU PÉRIURBAIN »

La Fnau et les agences d'urbanisme, en lien avec leurs partenaires, ont initié en mai un cycle de réflexion visant à identifier les enjeux et à formuler des recommandations dans la perspective de transformation des espaces périurbains en lien avec les objectifs de la loi climat et résilience.

Pour concrétiser ces réflexions, les travaux seront organisés autour de quatre thématiques, qui feront l'objet de groupes de travail au second semestre 2024 et premier trimestre 2025, chacun piloté par une agence d'urbanisme :

- **Foncier, formes urbaines, habitabilité**, piloté par l'Audiar (Rennes),
- **Services, équipements, économie**, piloté par l'Institut Paris Région (Île-de-France),
- **Mobilité et recompositions territoriales**, piloté par l'Epures (Saint-Étienne),
- **Renaturation et transitions socio-écologiques**, piloté par l'Aurav (Avignon).

Ces groupes de travail permettront d'aborder les principaux enjeux de chaque sujet et d'élaborer des propositions concrètes, qui seront ensuite mises en débat lors des journées d'explorations. Les propositions consolidées feront l'objet d'une publication de la Fnau, destinée à une large diffusion auprès des acteurs de l'aménagement du territoire, prévue pour mi-2025.



Zone pavillonnaire de la vallée
de l'Yerres, Cécile Maclair
© INSTITUT PARIS RÉGION

Où, qui, quoi, quand, comment ? Ce qui fait la question périurbaine aujourd'hui

La première séquence de la matinée a cherché à décrypter les évolutions des espaces périurbains et à répondre aux questions suivantes : qu'est-ce qui a changé et qui nécessite une réflexion collective ?

INTERVENANTS

Claire Aragau, enseignante chercheuse, École d'urbanisme de Paris

André Crocq, président de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Rennes (Audiard), premier vice-président de la Métropole de Rennes, conseiller régional de Bretagne

Sylvie Landriève, directrice du Forum Vies Mobiles

Jean-Marc Offner, urbaniste, directeur de l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine 2009-2022, chercheur, président du conseil stratégique de l'École urbaine de Sciences Po, directeur scientifique de 6t, bureau de recherche

● REGARD D'UN ÉLU SUR LE PÉRIURBAIN

André Crocq introduit les débats de la matinée en dressant un portrait de la situation rennaise. Alors que l'on pourrait penser que la question périurbaine n'existe pas dans l'agglomération de la capitale bretonne, du fait du modèle de ville archipel qu'elle a développé, force est de constater que celle-ci n'a pas échappé à ce phénomène. Les acteurs territoriaux se posent les mêmes questions qu'ailleurs : comment structurer le territoire ? Comment renforcer des polarités secondaires ? Comment renforcer l'hyper-proximité ?

Pour autant, pour **André Crocq**, les espaces périurbains, ne sont ni une bonne, ni une

mauvaise chose. Ils sont certainement la résultante d'une absence de politique publique volontariste. Ils répondent aux attentes des citoyens, notamment à un besoin d'espace pour les familles, pour lesquelles le périurbain est plutôt un choix rationnel en matière de logement, alors que cela engendre des difficultés en matière de mobilité.

André Crocq insiste sur le fait que, contrairement aux apparences, le périurbain est un territoire qui a beaucoup évolué. Espace par excellence de la famille, il est un espace qui connaît, comme les villes-centres, les enjeux de la décohabitation des ménages - les divorces, le départ des enfants ou le vieillissement des générations habitantes.

● RETOUR SUR 50 ANS DE TRAVAUX

Même s'il n'y a pas eu de politiques publiques explicitement tournées vers les espaces périurbains – bien qu'il y ait eu des sous-produits de politique publique qui l'ont concerné – il est assez incroyable de voir, constate **Jean-Marc Offner**, l'intensité et la quantité de matière grise mobilisée pour parler du périurbain depuis 50 ans. Il en retrace les principaux moments.



Années 1970

Des réflexions naissent dès les années 1960 mais ce sont les années 1970 qui marquent la production de très nombreux travaux sur le sujet du périurbain. De ces années, **Jean-Marc Offner** retient les travaux de Gérard

Bauer et Jean-Michel Roux, en 1976, « La rurbanisation ou la ville éparpillée », qui invitent à réfléchir à faire autre chose de ces espaces qu'une juxtaposition de projets immobiliers. Il retient également le rapport Mayoux paru en 1979, « Demain l'espace, l'habitat individuel périurbain ». Ce rapport, publié après la crise pétrolière de 1973, dit très explicitement que ces espaces répondent aux aspirations des populations et qu'il faut juste l'organiser. Le rapport esquisse deux destins pour le périurbain :

- le « rurban » organisé autour des villages et des tissus campagnards.,
- et « la ville parc », ce qu'on appellerait aujourd'hui « la métropole nature ».

Années 1980-1995 : le périurbain oublié

Le modèle de la ville compacte et dense s'installe durant ces 15 ans comme modèle exclusif et marque un certain oubli du sujet périurbain.



Années 1995-2010 : territoires périurbains en débat

À partir de 1995, des travaux réapparaissent. Ils cherchent à nourrir le débat. Alors que l'Insee publie les zonages en

aires urbaines et crée de nouvelles catégories avec les fameuses couronnes périurbaines et les communes multi polarisées ; ces années voient également publier des travaux comme ceux de Jacques Lévy, en 2003 « Périurbain : le choix n'est pas neutre » qui cherche à monter une corrélation entre les votes électoraux des périurbains et le manque d'altérité supposé de ces espaces ; ou encore en 2010, « La France moche », couverture de Télérama. Indépassable docu-

ment historique sur les entrées de ville et des supermarchés, le périurbain ne se résume pourtant pas à ces deux catégories décriées.



Années 2010 : expertises périurbaines en développement

Les années 2010 voient de très nombreuses expertises autour du périurbain se développer, mais sans

être accompagnées pour autant de politiques publiques. On retiendra notamment :

- 2011 : « La périurbanisation comme projet », Martin Vanier,
- 2013 : « Réhabiliter le périurbain », colloque et ouvrage, Forum Vies Mobiles,
- 2013 : « Campagnes urbaines », Rencontre nationale des agences d'urbanisme,
- 2019 : « La revanche des villages, essai sur la France périurbaine », Éric Charmes.

Années 2020 : destinées périurbaines, entre « exode » urbain et ZAN

À partir de 2020, nous entrons dans l'ère du ZAN. À titre d'exemple, une étude de l'agence d'urbanisme de Bordeaux s'empare du sujet. Elle dit simplement ce que beaucoup continuent à nier : « que les habitants périurbains sont contents d'être périurbains, qu'ils n'ont pas été chassés de la ville, qu'ils sont diversifiés socialement, qu'ils ont des trajectoires résidentielles également diversifiées, et que le périurbain s'autonomise, même si ce n'est pas encore fait, au moins partiellement dans ses bassins d'emploi ».

2024 : groupe de travail Terra Nova

Jean-Marc Offner, enfin, nous fait part de travaux très récents menés avec Terra Nova (ce groupe a pour objectif de proposer des idées et des concepts à l'action publique). Les espaces périurbains, considérés comme des territoires stratégiques pour la transition écologique, offrent des possibilités grâce à leur disponibilité spatiale. Tandis que la gestion des villes est bien maîtrisée et que les campagnes évoluent avec l'agriculture, le périurbain, « ce vaste entre-deux », devient un lieu privilégié pour réfléchir aux énergies renouvelables, à l'agroécologie et à une évolution diversifiée de ces espaces.

L'idée est de ne pas créer une politique spécifique pour le périurbain – comme pour les grandes villes, les petites villes, les villes moyennes, les villages d'avenir ou les centres-villes – mais plutôt de faire de celui-ci un réceptacle privilégié des politiques publiques. « Le périurbain pour les politiques publiques, plus que des politiques publiques pour le périurbain. »

Il est nécessaire, selon **Jean-Marc Offner**, de

créer des « acteurs collectifs » des maillages périurbains. Le périurbain manque d'opérateurs, de parrainage politique, d'opérateurs privés, et d'expertise. Le terme « maillage périurbain » a été utilisé pour mettre en avant l'importance des interdépendances entre les villes et les campagnes.

« Plutôt que de débattre sur la nécessité de changer l'action publique, il faut transformer ses outils en adoptant des boîtes à outils innovantes. »

● LES ESPACES PÉRIURBAINS, DES ESPACES DE CONVIVIALITÉ

Y a-t-il une convivialité spécifique au périurbain ? Pas tant que cela nous dit **Claire Aragau**. « On a toujours voulu voir des éléments très spécifiques à ces espaces : des questions de vote, des modes d'habiter, des modèles familiaux... Oui, mais pas tant que ça. »

Si on veut caractériser la spécificité de la convivialité dans le périurbain, c'est à sa naissance, avec les grands chantiers de la périurbanisation massive des années 1970 qu'il faut se référer. Cette période de chantiers va créer sans aucun doute de la convivialité. « Je fais construire ma maison avec un constructeur, avec des maisons à option, selon une diversité de niveau de finition. Par cela, ce sont des groupes sociaux qui partagent souvent le même niveau de solvabilité, qui vont s'organiser autour du partage du chantier, du prêt de matériaux, d'outils, etc., de la débrouillardise, de l'entraide. »

Une des questions qui résident est, est-ce que cette énergie du premier « âge » peut être remobilisée aujourd'hui à l'intérieur des lotissements, des réunions de copropriété, etc. ? Ce n'est pas si sûr, parce qu'il y a eu des décrochages socio-économiques de ces familles. Tout le monde n'a pas la même capacité à évoluer, contrairement au démarrage.

Une fois les chantiers finis, a démarré le temps de « l'oubli ». On considère le périurbain comme des cités dortoirs où il ne se passe rien. Peu d'études sont réalisées. « Pourtant, ces gens du périurbain, ces pères et ces mères de famille s'organisent, notamment pour les déplacements collectifs pour amener les enfants à la piscine, à l'école, pour les personnes âgées, etc. C'est un covoiturage qui existe depuis vraiment longtemps, c'est le covoiturage en sourdine, et donc il y a tout ce bagage-là qui existe de longue date dans le périurbain ».

Enfin, aujourd'hui nous sommes dans le temps de l'ancrage. Le périurbain n'a pas été rattrapé par le dessein qui lui était assigné au départ, c'est-à-dire à l'urbanisation par la nappe urbaine. Et en échappant à cela, il se construit quelque chose d'extrêmement inté-

ressant. « Les convivialités se solidifient dans l'ancrage, dans la durée. Les déménagements et les turnovers imposés par les injonctions à la mobilité professionnelle ont fait que les actifs du périurbain ont finalement beaucoup tourné, beaucoup déménagé, là où l'emploi les conduisait, et pourtant l'ancrage existe. »

Certaines populations vieillissent sur place alors que des jeunes actifs sont également présents et offrent une forme d'entraide. On commence à observer un périurbain qui fonctionne sur la base d'autres formes de temporalité que celle du dortoir. Des petits commerces s'installent et visent une clientèle vieillissante, tandis que certaines personnes cherchant un lien avec la nature et l'agriculture arpentent les chemins entre les champs. « On voit de plus en plus de groupes de marcheurs, de piétons, qui se déplacent du lotissement au bourg central. On voit des vélos aussi, même si cela peut paraître timide, mais cela existe. »

Donc, il y a tout un travail aussi qui est conduit sur comprendre quelle sera cette nouvelle morphologie de la densification et là, pour le coup, cette convivialité elle peut finalement subir un peu des frictions entre voisins, avec celui qui par opportunité va vouloir densifier sa parcelle, et c'est toute la problématique de l'urbanisme dérogatoire. Il y a celui qui va en profiter pour améliorer son bien, valoriser son patrimoine, mais cette densification peut être aussi l'occasion d'une déqualification accélérée selon la manière dont elle se fait.

● LES MOBILITÉS, UN ENJEU PAS SPÉCIFIQUE AUX ESPACES PÉRIURBAINS

Pour **Sylvie Landriève** il n'y a pas de spécificité périurbaine en termes de dépendance à la voiture. Elle donne quelques exemples : 83% des ménages français possèdent une voiture, un peu plus en périurbain, peut-être parce qu'on y cohabite un peu plus tard car on peut y loger ses enfants plus longtemps. En outre, 70% des déplacements des Français sont effectués en voiture, ce qui montre que la dépendance à la voiture n'est pas spécifique au périurbain.

Les déplacements liés au travail représentent moins de la moitié (40%) des déplacements en périurbain, comme ailleurs. Les autres déplacements, contraints ou de loisir, représentent le reste.

Si on suit la politique actuelle, le renouvellement de la flotte de voitures thermiques vers une flotte électrique va contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais ne règlera pas le problème de la colonisation de l'espace public par la voiture qui tend à exclure certaines populations des

espaces publics comme les enfants et les personnes âgées. Pour se passer massivement de voitures dans les espaces périurbains, il faut construire un système alternatif. Sans cela, on continuera à ajouter des modes de transport à la voiture sans réduire significativement la part des déplacements effectués autrement qu'en voiture. Pour **Sylvie Landriève**, l'espace périurbain et le cadre de vie de la maison individuelle, choisis par une partie de la population, existent et ne disparaîtront pas dans les prochaines années. Il faut faire avec l'existant et les intégrer dans ce système alternatif à la voiture.

Une des façons de promouvoir la résidence écologique est de privilégier l'organisation plutôt que de nouveaux projets, c'est-à-dire moins de construction et plus de réhabilitation. « En France, grâce à notre dense réseau routier, qui est de deux à cinq fois plus étendu que celui des Espagnols, des Anglais ou des Allemands, pourquoi ne pas dédier une partie de ce réseau aux alternatives de transport conçues comme un système ? Aujourd'hui, ces alternatives ne sont pas systémiques. Par exemple, si vous covoiturez, vous devez trouver un parking de covoiturage pour votre voiture, et si vous laissez votre vélo à un parking de gare, vous ne pouvez pas accéder facilement à la gare elle-même, etc. Pour créer un système intégré, nous pourrions envisager la marche et le vélo pour les courtes distances, des bus cadencés pour les moyennes distances, et bien sûr le train pour les longues distances. »

Concernant le RER métropolitain, tout dépendra de qui le réalise et comment. « Si l'objectif est de reproduire le modèle de la région parisienne et de construire massivement pour financer une partie du RER métropolitain, je ne suis pas sûr que cela préserve l'espace de vie périurbain. En revanche, si le design du RER métropolitain s'intègre dans le schéma que j'ai décrit, alors il est parfaitement adapté et pourrait constituer l'ossature du système de mobilité du futur. »

Jean-Marc Offner complète le raisonnement de **Sylvie Landriève** en expliquant que pour lui, la gouvernance de la mobilité n'existe nulle part : « J'essaie depuis longtemps d'expliquer que nos autorités organisatrices font semblant de s'intéresser à la mobilité mais ne s'occupent que du transport collectif ». Ce qui est plus ou moins bien gouverné, ce sont les transports collectifs et un peu le vélo, et ce qui n'est gouverné par personne, c'est la marche et la voiture. Or les transports collectifs sont des sujets marginaux dans l'ensemble du système de déplacement. Peut-être que le périurbain rend cette absence de gouvernance encore plus évidente.

De plus, si on regarde le projet territorial, finalement, en dehors des grands projets, on ne sait pas faire de l'aménagement du territoire, explique **Jean-Marc Offner**. « On fait de l'addition de projets immobiliers depuis la descente du SRADDET vers le SCoT, le PLU, vers le permis de construire, et on ne parle pas d'autre chose ». Là encore, dans le périurbain, l'absence de projet urbain est encore plus visible, et les questions de division parcellaire peuvent effectivement être dangereuses de ce point de vue-là.

Ainsi pour l'ensemble des intervenants de cette première table ronde, il n'y a finalement pas tant de spécificité dans la question périurbaine. Il existe de nombreuses similitudes entre des questions que nous avons l'habitude de considérer comme périurbaines alors qu'elles sont potentiellement aussi présentes ailleurs, peut-être même dans les mêmes termes.

L'agenda périurbain constitue donc aussi une possibilité de réinventer d'autres regards sur les problèmes qui concernent différents types d'espaces, plus ou moins denses.

● LES MODES DE VIES PÉRIURBAINS

Claire Aragau propose de revenir sur le profil socio-économique du périurbain soulignant que ces zones peuvent abriter des personnes très riches, surtout dans les périphéries des grandes agglomérations.

En général ces profils sont multirésidentiels et n'ont donc pas de difficulté de déplacement. Ils n'aspirent pas forcément à un niveau d'équipement local élevé car ils ont la capacité de retrouver cet équipement dans des communautés qui leur sont propres. Leur présence dans ces zones est intéressante, notamment en ce qui concerne les dynamiques électorales locales, rendant les débats dans les conseils municipaux particulièrement révélateurs.

Pour la classe moyenne, la crise sociale actuelle exacerbe les difficultés liées à l'entretien des pavillons, surtout avec le vieillissement de la population. Les situations telles que le veuvage créent des défis importants pour rester dans une maison individuelle et compliquent le déménagement en cas de besoin, notamment parce que les offres alternatives sont limitées. Malgré les développements de nouvelles options comme les béguinages, le sujet reste complexe. La classe moyenne périurbaine coexiste avec des segments plus riches et plus pauvres.

Sylvie Landriève ajoute que les problèmes liés à l'emploi, à la crise économique et à la démographie ne sont pas spécifiques au

périurbain. Par exemple, certaines zones comme la grande couronne de l'Île-de-France, les Hauts-de-France et le Nord rencontrent des difficultés, tandis que d'autres, comme le littoral et le pourtour méditerranéen, se portent mieux. Ces différences existent à la fois dans les grandes villes, les métropoles et les zones périurbaines. Les conditions de vie et les aspirations ont évolué depuis le Covid, avec une augmentation notable du télétravail, passant de moins de 5% à environ 30% de la population française, bien que cette tendance ne se traduise pas encore pleinement dans les résiliations de baux tertiaires mais qui devraient apparaître dans les trois ou quatre années à venir.

L'aspiration à la nature et les aménités périurbaines jouent également un rôle important.

Claire Aragau aborde également l'importance des espaces non bâtis et ouverts, ainsi que leur rôle dans la surface agricole utile (SAU) des couronnes périurbaines. Le dernier recensement agricole montre une diversification des exploitations, avec des agriculteurs cherchant à capter le marché de proximité urbain. La nature n'est plus simplement un cadre esthétique, mais devient un cadre de vie influençant les modes de consommation des résidents périurbains. Bien que la croissance des fermes locales ait ralenti après le Covid, l'ouverture de

ces fermes continue de croître. L'agriculture est essentielle à l'identité du périurbain, et les territoires adoptent des programmes alimentaires territorialisés qui contribuent aux projets de territoire et répondent aux attentes des habitants et des collectivités.

Ces dernières cherchent à intégrer les agriculteurs et la nouvelle ruralité dans leurs projets, malgré une méconnaissance des enjeux. Cependant, il reste des défis juridiques et organisationnels, notamment la distinction entre le code rural et le code de l'urbanisme, ainsi que les rôles des Safer et des établissements publics fonciers. Il est crucial de réfléchir à ces questions tout en poursuivant les initiatives en cours.



La question périurbaine change de statut : quelles nouvelles perspectives pour agir ?

« Le périurbain a évolué vers un nouveau statut. Si nous ne partageons pas cette opinion, nous devrions peut-être reprendre la discussion de ce matin », déclare Romain Lajarge en ouvrant la seconde table ronde de la journée. Il est en effet nécessaire d'envisager de nouvelles perspectives d'action à la lumière de ce changement de statut. Ce changement résulte en partie de la mise en œuvre du ZAN, mais pourrait également être influencé par d'autres facteurs. Cette table ronde vise donc à identifier les futures modalités d'action et les opportunités à saisir, pour lesquelles nous devrions nous préparer dès maintenant.

INTERVENANTS

Catherine Barthelet, présidente de l'Agence d'urbanisme Besançon Centre Franche-Comté (AUDAB), vice-présidente de la CU de Grand Besançon Métropole, maire de Pelousey

Martin Vanier, géographe, professeur à l'École d'urbanisme de Paris, conseiller pour Acadie, auteur de plusieurs études sur le périurbain dont le fameux exercice de prospective DATAR 2011/2012

Benjamin Aubry, co fondateur de iudo
Pauline Sirot, cheffe du bureau des stratégies territoriales – DGALN

● LE POINT DE VUE D'UNE MAIRE D'UNE COMMUNE PÉRIURBAINE

« Je suis maire depuis 2008 et j'ai apprécié que l'on aborde le périurbain sous un angle différent, moins catastrophiste. J'ai trouvé que nous avons été beaucoup critiqués et

qu'il était parfois difficile d'assumer d'être de ces territoires. »

Pour la plupart des habitants, nous rappelle **Catherine Barthelet**, le choix du périurbain est délibéré. Les désirs de connexion à la nature ne se limitent pas à l'envie de petits jardins souvent caricaturés, ni à l'envie de ne pas partager ses espaces extérieurs. « Dans ma commune de 1 600 habitants, où il y a beaucoup de maisons individuelles, nous avons une grande zone de loisirs très fréquentée et partagée, avec des trentenaires et qua-

dragénaires actuellement désireux de raviver la convivialité. Ils relancent des activités que nous n'avions pas vues depuis longtemps.»

Pour **Catherine Barthelet**, l'étalement urbain n'a pas été politiquement encouragé mais n'a pas été suffisamment régulé. « En tant que maire, je répare cet émiettement, ce qui n'est pas simple. » Elle a par ailleurs insisté sur l'importance de la qualité des aménagements urbains et des formes urbaines, et plaide pour une approche plus réfléchie et durable de l'urbanisme. « J'ai intégré ma commune dans un Plan Local d'Urbanisme (PLU) puis dans un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi). En 2011, nous avons élaboré un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui nous a apporté des éléments essentiels de sobriété foncière, avec une trajectoire de réduction déjà à l'époque de -30%. Grâce à ces démarches, nous avons sensibilisé tous les élus. C'était un travail long et important.

Nous avons entamé la redensification du périurbain, mais pas de tous les espaces ; nous avons ciblé les centralités. Il faut reconnaître que tout cela ne commence pas aujourd'hui.»

Enfin, **Catherine Barthelet** a insisté sur le rôle crucial des coopérations intercommunales dans la réalisation de projets ambitieux, comme ceux liés à la préservation des espaces naturels et à la gestion des ressources alimentaires via les Projets Alimentaires Territoriaux (PAT). « Nous ne pouvons pas mener des politiques ambitieuses sur la forêt, sur les rivières sans travailler avec nos collègues. Je pense que nous avons de nombreux espaces de coopération déjà en place et qui sont encore plus mobilisés. Avec les Projets Alimentaires Territoriaux (PAT), par exemple, nous essayons de convaincre nos collègues d'intercommunalités proches qu'il y a une excellente opportunité à saisir, et

nous travaillons ensemble pour produire ce PAT. Nous avons donc de nouvelles alliances, de nouvelles perspectives, et il me semble que les agences ont aussi un rôle très important dans tout cela ».

● **RETOUR VERS LE FUTUR**

Martin Vanier, avec notamment Romain Lajarge et Emmanuel Roux, a réalisé en 2007-2008 pour le compte de la Datar, le premier exercice de prospective périurbaine, intitulé « futurs périurbains ». Ce travail a notamment donné lieu à cinq scénarios de futurs possibles, des histoires cohérentes qui ne sont « ni blanches ni noires, ni pour ni contre, ni rose ni sombre, mais qui sont des éléments de cohérence qui peuvent advenir ». **Martin Vanier** revient sur ces scénarios et les réinterroge au regard des enjeux actuels.

Le premier scénario, intitulé « Triomphe de Grenelle » est au centre des débats actuels.

Résumé des scénarios issus de l'exercice de prospective « futurs périurbains »

© SOURCE : MARTIN VANIER, ISSU DES TRAVAUX DE TERRITOIRES 2040, DATAR

Contention	<p>Scénario 1 (Le triomphe de Grenelle) . Priorités stratégiques à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'urbanisation compacte grâce aux pouvoirs renforcés des agglomérations et au contrôle de l'État - La politique ferroviaire de proximité (TER - RER) - La qualité de ville <p>ACV-PVD SERM - PEM ZAN 1</p>	Le corridor	
Diffusion	<p>Scénario 2 (La surprise de l'abondance) . Priorités stratégiques à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'ouverture du marché foncier, en partenariat public privé - La mobilité individuelle durable - L'innovation soutenable pour les périphéries <p>ZAN 2 Fibre optique Maison 100 k€</p>	La nébuleuse	
Inversion	<p>Scénario 3 (La revanche des périphéries) . Priorités stratégiques à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La préservation des espaces non bâtis - La certification territoriale - Les solutions éco-durables <p>PNR Villages d'avenir PAT</p>	Le rivage	
Inter-territorialité	<p>Scénario 4 (La nouvelle frontière) . Priorités stratégiques à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La coordination des acteurs territoriaux et l'articulation des échelles et niveaux de cohérence - Les sites d'interface - La mobilité multimodale et ses sites d'interconnexion <p>GHT Logistique TVB</p>	La synapse	
Eco-technicisme	<p>Scénario 5 (L'après-catastrophe) . Priorités stratégiques à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La maîtrise foncière des lointaines périphéries urbaines - Les équilibres écologiques des villes-territoires - Les pouvoirs publics-privés métropolitains <p>Bataille de l'eau EnR Productivisme</p>	La réserve	

Dans ce scénario, le modèle urbain semble s'imposer. Ce scénario met en avant un modèle urbain qui semble s'imposer, caractérisé par une urbanisation compacte et une politique ferroviaire omniprésente. Ce modèle est déjà en cours d'application, soutenu par des politiques puissantes et adaptées à divers contextes.

Cependant, un autre scénario se développe en parallèle : celui de la « surprise de l'abondance ». Ce dernier se manifeste par l'essor de l'habitat pavillonnaire et une mobilité individuelle durable. Ces deux scénarios sont en nette opposition. De nombreux acteurs, très actifs, soutiennent ce modèle qui s'étend et répond, dans certains contextes, à des logiques d'aménagement du territoire qui ne sont pas dénuées de sens, selon les capacités et les ressources disponibles.

Le scénario de la « revanche des périphéries » propose une perspective inversée. On pourrait le qualifier de scénario péri-rural, qui postule que l'on s'installe en périphérie non pour se rapprocher des centres urbains, mais pour se reconnecter à la nature et envisager une autre relation au monde, aux ressources, à l'habitat, aux services, à l'économie, à la richesse, etc. Une partie de la société française s'est engagée dans ce scénario, investissant dans des systèmes alternatifs.

Le quatrième scénario porte sur ce qui se passe entre les pôles. Il porte sur le développement d'équipements, de services, de projets économiques, de déploiement d'infrastructures... dont l'immense qualité est de se situer entre les centres. Ce scénario souligne l'importance de ne pas lire le périurbain uniquement à travers le prisme de l'habitat, mais plutôt à travers des relations plus fonctionnelles et des dynamiques de circulation. Il s'agit ici d'organiser le territoire selon un fonctionnement systémique.

Enfin, le cinquième scénario, « l'après-catastrophe », est celui qui, selon **Martin Vanier**, se déploie actuellement de manière significative. Il envisage l'espace autour des villes comme un espace écotechnique de survie, où les grandes concentrations humaines pourront trouver des ressources énergétiques, alimentaires, en eau, et en biodiversité. Ce n'est pas un espace conçu pour être habité, mais plutôt un espace à préserver, presque sous cloche, afin de maintenir ses capacités métaboliques intactes.

Dès 2008, les chercheurs ont tenté de brosser un portrait des futurs périurbains à travers ces scénarios, dans un exercice plutôt réussi qui a révélé des tendances aujourd'hui bien visibles. Il semble toutefois impossible de décréter que la France suivra un seul de ces scénarios au

détriment des autres, car ces cinq visions coexistent souvent sous différentes formes. Le périurbain n'est pas une entité unique nous rappelle **Martin Vanier** : « on ne va pas vers une société de modèle unique, ni sur ce sujet, ni sur n'importe quel. Il y a donc une pluralité, et s'il y a pluralité, c'est qu'il y a un besoin de connaissance bien plus grand que la simple déclinaison des problématiques autour d'une catégorie inexistante. »

S'il y a un investissement cognitif à faire en termes de connaissance et de représentation, il est d'abord dédié à la capacité à différencier le sujet. Ce n'est pas pour le plaisir de dire que « ici c'est comme ça, ailleurs c'est autrement », mais pour réintégrer l'objet urbain dans un système de territoire, puisqu'il est clair qu'il n'existe pas de définition précise de ses limites.

De même, selon **Martin Vanier**, il faut abandonner l'idée d'une politique unique ; c'est pourquoi il est essentiel de faire appel à des professionnels dont le métier est de concevoir des politiques publiques spécifiques, adaptées à un territoire mais pas à un autre, et qui prennent en compte l'ensemble des acteurs, de la commune à l'intercommunalité, en passant par le département, la région et au-delà.

● LA TRANSFORMATION DU PAVILLONNAIRE

Benjamin Aubry met en lumière la complexité du concept de « BIMBY » (Build In My Back Yard), soulignant que la densification des zones pavillonnaires est souvent réduite à une vision simpliste et spéculative, qui se résume à : « J'ai un terrain, je le vends. » Or, la réalité est bien plus riche et nuancée.

La propriété foncière est indéniablement au cœur du développement des espaces périurbains et de l'émergence des classes moyennes. Historiquement, les politiques publiques ont favorisé l'accès à la propriété, comme en témoigne l'exemple du département de l'Aisne où le taux de propriétaires est passé de 5% au début du XX^e siècle à environ 60% aujourd'hui.

Les zones pavillonnaires sont aussi des espaces malléables, où chacun peut aménager son cadre de vie selon ses besoins, comme l'illustre la popularité des vérandas dans les années où la génération du baby-boom retrouvait des capacités d'investissement pour agrandir leur maison. Aujourd'hui, ces zones sont fortement impactées par le vieillissement de la population. Plus de 60% des maisons en France sont sous-occupées, ce qui ouvre des opportunités économiques pour des réaménagements ou des locations.

Du point de vue de **Benjamin Aubry**, dans le processus de transformation que connaissent ou vont connaître les espaces périurbains « les documents de planification ne manquent pas, au contraire, il y en a peut-être parfois un peu trop. Il y a une profusion de documents et de règlements de plus en plus complexes, qui les rendent très peu accessibles pour les particuliers. » Selon lui, il faut rendre les décisions de politique publique, de planification et leur appropriation par les citoyens beaucoup plus accessibles.

Par ailleurs, il met en garde contre les problèmes que peut engendrer une densification non maîtrisée, tels que la saturation du stationnement, la surcharge des réseaux, ou l'artificialisation des jardins dans des parcelles trop petites. **Benjamin Aubry** préconise une réflexion avec les aménageurs pour mutualiser certaines ressources, comme le stationnement, souvent source de tensions. Il propose aussi d'envisager des acquisitions foncières ciblées pour des projets intégrant des espaces de télétravail, des conciergeries, et d'autres services qui facilitent la vie à proximité de chez soi, promouvant ainsi une densification douce et porteuse de projets.

Enfin, **Benjamin Aubry** insiste sur l'importance de la fiscalité dans ce processus. « La densification doit être conçue de manière à contribuer également au bien commun et à la collectivité. » Il soulève la question de la plus-value immobilière, qui pourrait être utilisée pour financer des investissements publics et ainsi soutenir les politiques publiques globales.

● DES TERRITOIRES À HAUT POTENTIEL

Pour la Sous-direction de l'Aménagement Durable de la DGALN, représentée par **Pauline Sirot**, le périurbain est désormais perçu comme un véritable espace de projet, notamment en raison de son potentiel à devenir un territoire durable. Il possède une capacité de développement soutenable qui pourrait répondre aux besoins des habitants en matière de logement, de mobilité, de services, de nature et de vie collective. Ces espaces sont choisis avant tout pour répondre aux besoins et attentes, et permettent aujourd'hui d'imaginer des solutions aux défis de demain : soutien foncier, limitation des émissions de gaz à effet de serre, rééquilibrage territorial, etc. Ce sont donc des territoires à haut potentiel pour devenir des territoires durables.

Ce potentiel se manifeste dans les questions pratiques abordées au cours de la journée, qu'il s'agisse des déplacements individuels ou collectifs, de la rénovation énergétique,

des aménités, ou encore de l'accès aux espaces naturels, à la biodiversité, à la gestion de l'eau, au stockage du carbone et à l'adaptation au changement climatique. Ces territoires révèlent la richesse de la biodiversité et des ressources naturelles, mais doivent aussi être consolidés pour offrir un cadre de vie de qualité.

L'État a déjà identifié des zones prioritaires nécessitant une attention particulière, telles que les zones d'activité en déclin, les quartiers à forte vacance, ainsi que les problématiques de restructuration. Il s'agit également de repenser l'implantation des équipements publics et l'organisation de l'accès aux services de manière plus cohérente et efficace.

Selon **Pauline Sirot**, il est essentiel aujourd'hui de repenser et de reconstruire ces espaces. Cela passe par la planification, un outil indispensable pour partager collective-

ment les enjeux, ainsi que par une approche projet. « Cela a été expérimenté notamment à travers les stratégies territoriales menées lors des démarches des Ateliers des territoires et la session nationale sur le périurbain, ce qui nous a permis de voir que ces territoires vont bien au-delà des contraintes et des problématiques perçues. Ce sont des espaces à fort potentiel, où l'innovation permet de monter en compétence et de faire mieux ensemble en s'appuyant sur les savoir-faire locaux et les ressources disponibles. »

Elle souligne la possibilité de créer, de donner envie et de faire vivre ces espaces, et de monter en compétence. Les territoires périurbains sont déjà intégrés dans le programme de travail du ministère : de nombreuses études sont menées par le PUCA et l'ANCT, des soutiens sont apportés à différents programmes de recherche, et des appels à projets ont été lancés, sur la péri-

phérie commerciale en particulier. « C'est un sujet qui est depuis longtemps réfléchi et identifié par un grand nombre d'acteurs, et le fait qu'il soit encore aujourd'hui à l'ordre du jour signifie qu'il reste complexe et multidimensionnel, notamment parce qu'il y a une pluralité très forte des identités. »

Pauline Sirot rappelle enfin qu'il n'y a pas un modèle unique à trouver, mais plusieurs modèles. Le périurbain se situe à la croisée entre ville et campagne, ainsi qu'entre diverses fonctions, et il joue un rôle de lien dans cette transition écologique et territoriale. « On peut vraiment s'appuyer sur cet espace et ce territoire périurbain pour inventer de nouveaux territoires et surtout s'appuyer sur la capacité créative de tous. [...] Nous pensons que la transformation de ces territoires ne peut être que culturelle, puisqu'elle doit être à la fois locale et créative. »



Que dessinent les futurs périurbains pour nos métiers ?

● ÉTHNOGRAPHIE, MÉDIOLOGIE ET MÉMOIRE

Martin Vanier propose de « sortir le nez des données » pour travailler davantage sur le terrain. « Il faut prendre au sérieux la nouveauté mais ne pas se laisser envôûter. Ne vous réinventez pas totalement, continuez à faire votre métier, mais faites-le autrement. L'urbanisme a de plus en plus besoin d'ethnographie. Il n'est plus nécessaire de passer systématiquement par l'analyse statistique pour traiter d'un sujet, mais il est indispensable de repartir de la société telle qu'elle vit, de ce qui est en train de se passer, de comprendre le système des interactions, où les gens portent leur regard, etc. Ma première recommandation est donc l'ethnographie : allez regarder

ce qui se passe dehors, pas devant un écran. Et cela nécessite une certaine souplesse de gestion pour les DRH... ! »

Il propose ensuite d'adopter une approche de « médiologie ». Selon **Martin Vanier**, il existe aujourd'hui une véritable bataille des représentations, et le périurbain a été complètement marginalisé dans ces discours. Toutefois, il considère que ce n'est pas forcément une mauvaise chose, car le périurbain ne devrait pas être traité comme une catégorie distincte à part entière. Ce qui importe, c'est de saisir l'ensemble des interactions et le système territorial dans son ensemble. Il suggère donc que nous avons besoin de « médiologues » des représentations, c'est-à-dire de personnes capables de

faire la médiation entre les différentes perceptions que les gens ont de ces territoires.

Enfin, le troisième travail à réinvestir est celui de la mémoire. « Si vous entrez dans 18 mois de réflexions, sachez que vous êtes n'êtes pas les premiers. Il y a déjà eu de nombreux travaux passionnants, des rapports, etc. Il ne faut pas les occulter. »

● COURROIE DE TRANSMISSION, INFLUENCEUR, ACCOMPAGNEMENT

Benjamin Aubry développe l'idée de médiologie en soulignant la nécessité de créer un lien plus fort entre les grandes décisions de planification et les citoyens impliqués dans des projets. Selon lui, il est crucial de « renforcer la cour-

roie de transmission » entre les décideurs et les porteurs de projets. Il met en avant le rôle du numérique dans cette démarche, en soulignant que les outils numériques peuvent faciliter la transmission des informations et des décisions de planification, souvent perçues comme opaques par les particuliers et les promoteurs. Le numérique permet de rendre ces décisions plus accessibles et compréhensibles.

Benjamin Aubry évoque également le rôle des influenceurs dans la manière dont les projets sont perçus. Il remarque que les projets sont souvent influencés par ce que les gens voient dans les médias et le bouche-à-oreille. La question des représentations est donc essentielle. Il est également temps de remettre en question la maison individuelle

comme modèle unique. Il existe d'autres modes de vie dans le périurbain qui répondent à des aspirations de nature, de sécurité et de tranquillité. Il cite l'exemple participatif d'un jardin partagé dans un quartier pavillonnaire comme illustration de cette diversité de modes de vie.

Enfin, **Benjamin Aubry** insiste sur l'importance pour les architectes de se former afin de mieux accompagner les porteurs de projets, notamment sur les aspects patrimoniaux et économiques, pour garantir la réussite des projets.

● ANIMATION ET IMPERTINENCE

Catherine Barthelet souligne que les métiers au sein des agences d'urbanisme sont en

constante évolution, nécessitant des profils de plus en plus variés et une adaptation rapide aux nouvelles réalités. Elle prend l'exemple des professions liées au développement durable, qui ont émergées il y a quelques années.

« Nous avons également un besoin croissant de personnes capables de réaliser des animations variées, tant pour les habitants que pour les élus », explique-t-elle. Elle note une forme de lassitude parmi les élus face aux présentations traditionnelles. « Je demande donc aux agences de proposer des formats d'animation innovants pour faciliter l'acculturation et l'explication. Il est crucial de continuer à adopter une approche originale et parfois un peu impertinente », conclut-elle.



De nombreuses discussions et débats lors de la journée de lancement du 28 mai 2024

© FNAU

Les ateliers de préfiguration des groupes de travail

Pour pouvoir travailler en profondeur l'ensemble des aspects des nouveaux dess(e)ins périurbains, il a été proposé de les traiter en quatre sujets d'attention, piloté chacun par une agence d'urbanisme :

- **Foncier, formes urbaines, habitabilité**, piloté par l'Audiard,
- **Services, équipements, économie**, piloté par l'Institut Paris Région,
- **Mobilité et recompositions territoriales**, piloté par l'Epures,
- **Renaturation et transitions socio-écologiques**, piloté par l'Aurav.

Des temps en format « atelier » ont permis lors du colloque de commencer à défricher ces sujets en commençant à identifier des sous-enjeux, des acteurs et des leviers d'actions.

● FONCIER, FORMES URBAINES, HABITABILITÉ

Le groupe, qui sera piloté par **Jean-Michel Marchand** de l'agence d'urbanisme de Rennes, a entamé les discussions par l'ana-

lyse du rapport entre la question foncière et celle de l'habitabilité pour définir le périurbain, l'habitabilité ne se limitant pas à des aspects techniques ou quantitatifs.

Le premier enjeu qui a émergé se concentre sur la tension réelle entre les modèles urbains et périurbains existants, avec une tendance inquiétante à appliquer le modèle urbain à la densification périurbaine. Les questions de modèles d'aménagement, de ville des proximités, de mixité fonctionnelle, de centralités, de formes d'habiter ont été abordées. Cette question des modèles rejoint aussi celle des besoins. L'habitation périurbaine semble répondre à des besoins spécifiques, mais la question qui subsiste est la suivante : qui les définit et comment ? Le périurbain ne se résume pas à un espace de stockage pour le logement ; il répond à des besoins plus complexes et diversifiés, nécessitant une meilleure compréhension de ces derniers.

Les participants ont aussi fait le constat que le périurbain est confronté à un enjeu de

densification. Où, comment et qui décidera de cette hiérarchisation ? Il ne s'agit pas de densifier l'intégralité du périurbain, ce qui irait à l'encontre de son essence. Il est donc essentiel de réfléchir à la technicité de cette nouvelle hiérarchie. Les documents de planification existants, tels que le SCoT, le PLUi et les OAP, sont censés y contribuer, mais leur efficacité reste à prouver.

Les leviers d'action associés ne sont pas évidents. Quelle ressource foncière, quel modèle économique et quels outils d'aménagements sont à inventer ? Les acteurs existants sont nombreux, mais cela soulève la question de savoir s'il y en a peut-être trop, ce qui pourrait diluer la question périurbaine dans une multitude d'acteurs concurrents. La discussion s'est ensuite portée sur les nouveaux acteurs potentiels, tels que ceux qui pourraient inverser la privatisation.

Enfin, il est crucial de considérer l'acteur habitant et de déterminer s'il existe des « influenceurs du périurbain » capables de

façonner l'opinion publique et les représentations du périurbain.

● SERVICES, ÉQUIPEMENTS, ÉCONOMIE

Les discussions de cet atelier, piloté par **Lucile Mettetal** de l'Institut Paris Région, se sont rapidement tournées vers la notion de centralité. Les participants ont souhaité réinterroger la pertinence d'une approche « traditionnelle » de la centralité (une concentration d'activité et son pouvoir structurant) mise à l'épreuve dans un contexte périurbain.

Derrière l'apparente fragilité des centralités se cache une multiplicité de ressources et d'initiatives qui participent d'un mode de vie et contribuent à dynamiser l'économie locale.

Mais dès lors, comment appréhender la spécialisation du développement économique et de l'offre de services et d'équipement favorisant l'accessibilité et la limitation des déplacements, en particulier motorisés ? Les sous-enjeux évoqués se déclinent ainsi en plusieurs questions : comment accompagner la diversification des besoins dans ces espaces et comment veiller à la complémentarité des centralités périurbaines ? Comment travailler sur le devenir des zones commerciales ? Comment créer des emplois productifs dans le périurbain ?

Pour y répondre, il faudra repenser la gouvernance et les outils à dispositions des acteurs du périurbain, mais aussi reconnaître, valoriser et accompagner les initiatives associatives et citoyennes qui se développent déjà.

● MOBILITÉS ET RECOMPOSITIONS TERRITORIALES

Les participants à l'atelier sur les mobilités et les recompositions territoriales, piloté par **Ludovic Meyer** de l'agence d'urbanisme de Saint-Etienne, se sont inscrits en réaction à la première table ronde. Ils la résument en trois points principaux : le premier est le constat de la dépendance à la voiture, le second est la nécessité d'une stratégie intégrée, et le dernier concerne les besoins des habitants. Ces réflexions les ont amenés à définir trois sous-enjeux.

Premièrement, ils soulignent le besoin d'une meilleure appréhension ou identification des besoins, car la question de la singularité a suscité des réactions au sein du groupe. Cette singularité, ou non-singularité, mérite d'être questionnée et ne doit certainement pas être traitée de manière uniforme.

Le deuxième sous-enjeu est de relier rapidement les mobilités à un ou plusieurs modèles d'aménagement du territoire. Ils rappellent que les mobilités ne devraient jamais constituer une politique publique isolée, sans tenir compte de tout ce qui peut entraîner le besoin de mobilité et influencer le choix modal des individus.

Le troisième sous-enjeu soulevé est de révéler une solution alternative à l'autosolisme. La dépendance à la voiture ne s'est pas transformée dans le groupe en une attaque contre la voiture elle-même, mais contre son utilisation en solo. Trois idées ont émergé :

le besoin de révéler des initiatives et des expérimentations développées ; la place des différents modes de transport en lien avec les zones urbaines existantes ou héritées ; et enfin, la question de la synergie de l'ensemble du système de mobilité.

Pour répondre à ces questions, il faudra s'intéresser à la construction et aux objectifs du modèle d'aménagement ; à la question de la gouvernance, notamment aujourd'hui où des compétences territoriales telles que la mobilité et l'eau sont en pleine recomposition ; et à la question du financement, car toute politique de mobilité soulève des questions d'équilibre financier, de ressources et de réforme fiscale à mettre en œuvre, ce qui conduit à de nombreuses questions d'aménagement du territoire.

Concernant les ressources et les leviers d'action, il y a eu beaucoup d'appels à produire du qualitatif et du quantitatif, en reconnaissant que la sociologie des espaces périurbains, qu'ils soient hérités ou en devenir, n'est pas forcément maîtrisée. Faire ce constat est toujours révélateur de l'aspect pluriel du périurbain. L'idée est d'impliquer les acteurs privés dans la gestion des ressources, ainsi que de promouvoir les initiatives locales en concertation et collaboration.

● RENATURATION ET TRANSITIONS SOCIO-ÉCOLOGIQUES

Le troisième sujet d'attention concerne la nature, la naturation, la renaturation et la transition écologique, piloté par **Gilles Peril-**



hou et Malwine Tresvaux de l'agence d'urbanisme d'Avignon. Les participants sont partis du principe que définir le périurbain est une tâche complexe, que ce soit sur le plan spatial, social ou fonctionnel, et que la présence de la nature, d'espaces naturels, réelle ou imaginée, est un critère commun.

Cela soulève la question du manque de connaissance de ce terrain : bien que nous disposions de connaissances très spécifiques, elles restent souvent cloisonnées et ne sont que rarement croisées. De plus, la question de la présence de la nature fait appel au registre qualitatif et subjectif, lié à l'espace vécu.

Le deuxième enjeu est l'identification du foncier et de son potentiel « vert ». Si le périurbain est bien un territoire potentiel pour la mise en œuvre du ZAN, cela implique de traiter la densification en tenant compte de la gestion des éléments naturels et de la renaturation. Dans ces espaces du possible, il s'agit de déterminer le foncier à vocation naturelle, car l'attractivité du périurbain en dépend.

Le troisième enjeu est plus fonctionnel et concerne le lien entre le rural et l'urbain dans cet espace d'interface entre les usages, les activités économiques et agricoles. Le groupe a notamment abordé la question de l'agriculture, en s'interrogeant sur le modèle économique et de gestion pour le maintien et le développement de l'agriculture. En somme, le périurbain est l'espace de tous les risques naturels, marqué par une forte fra-

gilité. C'est aussi un lieu de mutations et de potentialités pour inventer ou proposer de nouvelles manières de cohabiter.

En ce sens, le groupe de travail devra aborder la question de l'innovation et de l'expérimentation de démarches de planification et donc réglementaire. Par exemple, lorsqu'il s'agit de densification, les espaces de nature non artificialisés sont souvent privés. Comment déterminer où densifier, faire évoluer ou préserver le foncier privé, sachant qu'il

contribue à la fois aux continuités écologiques et à la biodiversité ? Peut-on vraiment réglementer l'innovation, ce qui semble antinomique ?

Enfin, le groupe de travail devra se pencher sur les politiques publiques orientées vers le périurbain, en particulier sur les questions de nature, et notamment la capacité du secteur public à gérer cet espace souvent institutionnellement fragmenté.



DIRECTRICE DE LA PUBLICATION : Brigitte Bariol-Mathais, Déléguée Générale de la Fnau

PILOTAGE ÉDITORIAL : Karine Hurel (Fnau), Florence Charlier (Fnau), Romain Lajarge (ENSAG)

INTERVENANT.E.S : Claire Aragau (École d'urbanisme de Paris), Benjamin Aubry (iudo), Catherine Barthelet (AUDAB),
André Crocq (Audiar), Sylvie Landrière (Forum Vies Mobiles), Jean-Marc Offner (6t), Pauline Sirot (DGALN),
Martin Vanier (École d'urbanisme de Paris)

CRÉDIT PHOTO DE LA COUVERTURE : Zone pavillonnaire de Saint-Ouen-L'Aumône © Élisabeth Bordes-Pages / Institut Paris Région

GRAPHISME : Héloïse Tissot - **IMPRESSION** : Imprimé avec des encres végétales par l'Imprimerie de la Centrale Lens,
62302 Lens, octobre 2024 - **ISSN** : 1295-5760

Document téléchargeable sur www.fnau.org



22, RUE JOUBERT – 75009 PARIS – FRANCE
01 45 49 32 50 – FNAU@FNAU.ORG – WWW.FNAU.ORG