

Périphéries, *sous condition urbaine* : vieux problème, nouveaux chantiers

Marc DUMONT, Emmanuelle HELLIER

En matière de sciences de l'espace et de l'urbain, s'il est un constat difficile à récuser, c'est bien celui de l'unanimité de la communauté scientifique et du champ des professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme, en Europe, autour de l'idée que les espaces des périphéries urbaines sont traversés aujourd'hui de dynamiques au moins aussi importantes à considérer que celles qui ont traversé en leur temps les villes-centres des années 1960-1990. La grande bifurcation notée dès les années 1940-1950 par les premiers observateurs du phénomène mondial de *sprawl* semble bien correspondre aujourd'hui à un des aspects les plus fondamentaux de ce début de XXI^e siècle : les transformations des périphéries. Prendre en considération ce phénomène et en approfondir la connaissance est nécessaire pour une compréhension efficace des sociétés contemporaines, de leurs logiques d'organisation et de fonctionnement.

L'*inurbanité*? Périphérique, forcément

La nécessité de cette prise en considération apparaît de manière d'autant plus vive que les périphéries se sont transformées en ressorts mythiques de justification des politiques publiques et des pratiques de conception et d'intervention spatiale qui s'y attachent de près ou de loin : urbanistes, architectes, ingénieurs comme scientifiques et intervenants de l'action publique n'ont de cesse de diffuser un consensus dominant quant à l'*inurbanité* de ces espaces systématiquement stigmatisés sous les termes « d'étalement urbain », d'espace débridés « à maîtriser » parce que ce qui s'y passe semblerait échapper aux visions et schémas fixistes voire idéaux qu'ils se font d'une urbanité vertueuse : dense, compacte, durable, bref, disciplinée et mise en conformité.

Ainsi, on pense ici que les périphéries urbaines – en particulier en France où le phénomène de grandes agglomérations reste peu marqué à l'exception de la métropole parisienne – constitueraient des « laboratoires de l'urbain », au sens de lieux et de territoires dans lesquels se sont déplacés les enjeux de connaissance et d'action. Ce déplacement du regard vers les périphéries et les phénomènes de périurbanisation s'accroît avec le tournant environnemental, les préoccupations

de développement durable et de maîtrise des mutations climatiques. Dans les dynamiques propres qui les affectent, il faut noter en particulier, depuis quelques années, la diffusion de démarches jusque-là spécifiques aux villes-centres comme celle, en particulier, du renouvellement urbain qui, bien qu'apparue et consolidée dans des secteurs intra-urbains en déshérence (friches) ou en difficulté, se diffuse dans l'ensemble des communes périurbaines voire rurales ; les Opérations de renouvellement urbain (ORU) affectant des « centre-bourgs » ne sont pas rares.

Mais déjà on voit poindre, dans la dénomination même retenue pour évoquer cette réalité un enjeu de dénomination : *périphéries urbaines*, donc. On sait le malaise qu'a produit chez les analystes le développement de ce nouveau type de ville « décentralisée » : étalement, ville informe, mais aussi *métropole*. La bataille des mots n'avait fait que commencer dès les années 1940.

À propos de mots, précisément, en 1984, à l'occasion d'un colloque de géographie sociale organisé autour de la question des « périphéries urbaines », Jacques Chevalier évoquait alors le statut de ces « angles morts » de la recherche urbaine. Trop encline à s'attacher au « périurbain » – sorte de *relooking* des études ruralistes – il voyait ainsi la recherche urbaine réorganiser à sa manière le vieux couple des études urbaines/rurales : spécialistes du périurbain contre spécialistes de la ville. Et, « entre les deux », l'analyse des « franges urbaines » (Collectif, 1984) risquait ne pas avoir de place.

Angles morts... N'est-ce pas également une qualification qui n'est pas sans rappeler la puissante théorie explicative formulée il y a plus de trente ans, dans les années 1970, par le géographe Alain Reynaud, théorie qu'on pourra trouver désormais un brin surannée, trop teintée de marxisme, mais qui n'en reste pas moins une théorie spatiale des plus efficace et pertinente pour interroger ces dynamiques qui agitent les espaces, histoire par exemple de se demander où sont passés les centres et les périphéries, maintenant.

Périphérie *de quoi* et *d'où*? La définition donnée par Reynaud ne propose pas *a priori* de localisation, mais inscrit l'existence de cette périphérie (et par là sa définition) dans et par une logique de domination : c'est parce qu'il y a exercice de domination que celle-ci contribue à faire émerger n'importe quel type ou fraction d'espace sous la propriété spécifique de *périphérie*, « sous domination » (Reynaud, 1981). C'est moins le contour, l'à-côté, que cette propriété de « sous domination » qu'il importe de repérer. Voilà dès lors une question très sensible et en pleine actualité urbaine : jusque-là pensé sous le prisme de la pendularité (entre un centre-ville et des communes périphériques de banlieues), qu'advient-il de ce vieux schéma bipolaire à l'heure où les logiques de mobilité quotidienne se démultiplient dans l'espace et le temps, se recomposent, se complexifient, voire à l'heure où la périphérie s'autonomise? L'autonomisation signifie-t-elle la fin de la domination? Ou sa relocalisation et si oui, de quelle manière? Peut-on oser concevoir des *périphéries dominantes* par leur capacité d'organisation des espaces et des modes de vie?

Mondialité : une nouvelle strate de périphérisation

En réalité, les périphéries urbaines sont et restent aujourd'hui sous domination urbaine du fait – majeur – de la condition sociétale structurante dans laquelle elles s'inscrivent toutes et qui les situent « sous condition de » : ces périphéries n'hébergent pas les lieux de concentration du capital ou, actualisons les termes, de la finance globale pour reprendre les analyses récemment traduites de Sakia Sassen. Les périphéries urbaines sont inscrites, de manière indirecte, mais réellement, dans cette réorganisation d'ampleur des systèmes productifs irradiant la moindre parcelle d'espace du Monde (Sassen, 2009). Elles le sont par statut et moins par dépendance immédiate de manière systémique. Loin d'exclure ou de remplacer la précédente logique, c'est ainsi davantage une nouvelle strate de « périphérisation » qui s'est additionnée aux précédentes, extrêmement complexe.

Mais aussi, de manière indirecte, et moins visible ou sensible, cette périphérisation est une des conditions de production qui agite aujourd'hui le plus profond des territoires anciennement ruraux, même si cette idée dérange (la mondialisation ici ? chez nous ? n'importe quoi !). L'apparition de nouvelles centralités internes à ces périphéries ne doit pas faire oublier cette logique *holomorphique* (Dumont, 2008) c'est-à-dire le fait que, suivant les niveaux, si la logique est la même (centre/périphérie), elle donne lieu à des configurations extrêmement différentes qui s'additionnent et s'hybrident.

Il n'est donc pas incompatible avec cette approche de repérer désormais comme le font nombre d'observateurs, à l'interne, une réarticulation des systèmes de centralités périurbaines tout en notant par ailleurs, que ces espaces-là demeurent bien encore des « périphéries urbaines ». C'est-à-dire que ces espaces sont *sous condition* et *sous domination* urbaine, mais vis-à-vis d'un système urbain globalisé beaucoup plus que d'une ville particulière ; en effet, à l'heure où ville et urbain se sont profondément découplés, le système globalisé reste d'abord un système urbain, fondé essentiellement sur une logique de concentration, distribuée notamment autour de lieux *ciblés* (l'on rejoint à nouveau ici les puissantes explications de Sassen). Plus concrètement, cela signifie que trouver dans des communes classées comme périurbaines par l'INSEE (Institut national des statistiques et des études économiques) des organisations sous la forme de systèmes autonomes se passant des villes-centres (niveau interne) ne doit pas faire oublier le statut plus général de ces espaces-là toujours et davantage situés « sous condition urbaine » mondialisée (niveau externe). D'où l'intérêt au final de retenir la formule bien plus extensive de « périphéries urbaines » plus que de périurbain ou d'espaces intermédiaires...

L'enjeu consiste donc dès lors à tenir autant que possible les deux bouts. À l'externe, saisir la persistance et les recompositions de cette « périphérisation » de nombre d'espaces (dont les villes et les systèmes urbains secondaires qu'elles articulent). Puis à l'interne, examiner également les recompositions et persistances de logiques héritées, et l'émergence de nouvelles logiques (micro-centralités...).

La *périphérisation* comme actualité de la question urbaine

L'ampleur du chantier est considérable, on l'imagine. Il est réjouissant de voir qu'en la matière de nombreux travaux ne cessent de se déployer et d'apporter tous un éclairage spécifique, novateur sur ces questions, relançant sans cesse réflexions et nouvelles perspectives. C'est dans cette effervescence que s'inscrit la démarche engagée dans le présent ouvrage : en zoomant sur les périphéries « classiques », ces contributions engagent trois dispositifs.

Le premier dispositif consiste à faire varier les *optiques de mesure*, en questionnant les modèles théoriques habituellement mobilisés : celui de leurs archétypes (l'immortelle maison individuelle, cf. Daniel Le Couedic) comme de leurs structures analytiques et cognitives (centralité, linéarité, cf. Rémy Allain, Thérèse Delavault), ou encore de leurs instruments de politique publique (ceinture verte, cf. Roland Engkvist). Tous correspondent à un modèle d'agitation, d'explication ou d'action des mondes périphériques urbains, et illustrent l'actualité de cette puissante lucidité de l'analyse de François Ascher mentionnée en exergue.

Le second dispositif consiste à dépoussiérer les différents chapitres auxquels on peut être habitué, des contenus propres à ces espaces, en explicitant la manière dont de nouvelles dynamiques les travaillent derrière d'apparentes persistances : qui sont donc les *périurbains*, 10 ans plus tard (cf. Lionel Rougé) ? Que sont donc devenues les *politiques périurbaines* si décriées jusque-là comme se résumant à de la complaisance ou des compromis fonciers (cf. Catherine Guy) ? Que se passe-t-il donc encore dans ces « zones franches » périurbaines témoignant d'une translation du *zoning* tel que celui des espaces commerciaux de périphérie mono-fonctionnelle (cf. Arnaud Gasnier) ?

Le troisième dispositif consiste alors à agiter, précisément, l'instrument de la domination, pour éclairer la manière dont cette logique travaille de manière nouvelle l'intérieur de ces espaces-là : entre les inclus urbains des villes-centres et les exclus périurbains, tout s'est brouillé ; la condition/domination va se faufiler par le biais de conflits, de logiques différenciées et bien souvent hiérarchiques d'appropriation (parc d'agglomération, cf. Mayté Banzo *et al.* ; espaces agricoles, cf. Yvon Le Caro) ; les lacunes de la gouvernance laissent les logiques économiques marquer l'aménagement des espaces extra-urbains (cf. Roland Engkvist).

Au final, les regards proposés et rassemblés ici ne font-ils qu'éclairer des dimensions internes aux espaces périurbains en restant obtus aux cadres généraux mentionnés ? Naturellement, non, puisque la réalité y est prismatique : quelque soit le regard partiel retenu, elle ne cesse de pointer par ricochet les différents niveaux dans lesquels elle est imbriquée, tel, par exemple, l'indice à travers les analyses de Lionel Rougé, Catherine Guy ou Marianne Thébert, d'une *périphérisation* de la question urbaine, de sa translation dans ces mondes périphériques. Mais il est aussi surprenant de repérer à quel point les espaces étudiés constituent aussi des périphéries européennes, non pas les arrières-villes des villes européennes ou de simples périphéries situées en Europe, mais précisément les espaces sous condition urbaine européenne, niveau urbain sub-mondial.

Ces dispositifs ne sont pas pour autant autonomes ni indépendants les uns des autres. Chacun d'eux structure à sa manière des intersections singulières d'éclairages, formalisées plus particulièrement à travers des termes, des mots, des tendances dont ils expriment l'actualité.

Périurbain : moins un *degré* qu'un *état* d'urbanité

Le premier terme et non des moindres à être remis en question est la notion même de périurbain. Lorsqu'on utilise le terme « périurbain », on sous-entend que l'espace en question ne relève pas strictement de l'urbanité. Situés autour des agglomérations en discontinuité morphologique avec elle, les espaces périurbains rompent avec le fondement historique de la caractérisation de la ville en Europe (densité bâtie, population agglomérée, enceinte matérialisée). Le processus de périurbanisation contemporain en Europe repose sur la croissance de noyaux ruraux et sur le développement en front et axes d'urbanisation de zones d'activités et d'infrastructures pouvant jouer un rôle métropolitain. Le degré d'urbanité de ces espaces peut être questionné tout simplement du fait de la modestie de leur population et des densités humaines présentes, ou encore de la morphologie des paysages dominée par les espaces cultivés et végétaux. Sur un autre plan, ces espaces sont affectés d'une représentation anti-urbaine (non-urbaine) car, produits par des décisions locales, ils échapperaient à une planification d'ensemble et manqueraient des qualités d'ordonnement spatial qui caractérisent l'urbanité. Ils focalisent également l'attention des acteurs publics de l'aménagement soucieux de limiter les coûts collectifs, environnementaux et sociaux, induits par l'étalement périurbain.

Or, au-delà de la concentration humaine et bâtie répondant à un ordonnancement, la ville et l'urbanité relèvent de fonctions centrales (services, communication, échange) et de rythmes sociaux spécifiques, auxquels des espaces périurbains peuvent souscrire. Lorsque l'accueil de résidents s'accompagne du développement des services collectifs, lorsque ces espaces sont des lieux fréquentés à la fois par les résidents mais aussi par les habitants des agglomérations proches (zones commerciales), on ne peut leur dénier une fonction de centralité locale ou régionale et de développement des sociabilités, même si « ces lieux apportent la paix d'un environnement plus protecteur que libérateur de pratiques et de rencontres » (Donzelot, 2006, p. 183). Dans le sillage de nombreux auteurs, on peut penser que l'espace est l'objet d'une urbanisation généralisée, en France et en Europe, sous l'effet de la métropolisation. Dans ce contexte, les espaces périurbains et les formes d'urbanisation périphériques, pourraient donner à voir des « états de ville » ou « états d'urbain » spécifiques. Les espaces périurbains seraient une « progéniture urbaine » issue de l'automobilité et s'inscriraient dans la lignée de la production et de l'extension urbaines (Roux, Vanier, 2008).

Intermédialité : les dynamiques de l'incertitude

On peut choisir une optique différente, en considérant non plus que le phénomène des périphéries est généralisé mais que des « états de territoires » post-urbains ou post-ruraux résultent des mutations générales de l'économie et des sociétés. Nombre de publications mettent en exergue autant les « nouvelles ruralités » que les « nouvelles urbanités » (Luginbühl, 2007) et montrent combien l'espace rural est traversé par les phénomènes socio-économiques transversaux de polarités (pôles d'emplois, centres de services et d'équipements...), de pression foncière, de choix d'usages des espaces et de confrontations entre groupes sociaux et intérêts différents (intégration des néo-ruraux) (Arlaud *et al.*, 2005). La réflexion peut alors s'ouvrir à des états de territoires singuliers, sans doute hybrides, que l'on a nommés « intermédiaires ». Par rapport à un périurbain défini par rapport à l'urbain (dans ses dimensions statistiques et territoriales), l'intermédialité nous a semblé une notion féconde pour déplacer le regard de modèles historiques – l'urbain et le rural – vers l'idée d'un non-modèle spatial d'une part, et vers l'idée de saisir des états transitoires d'autre part. « En ce sens, la ceinture de verdure [d'Ottawa] illustre les nouveaux défis de ces espaces intermédiaires, qui sans être urbains ne sont pas non plus totalement ruraux » (cf. Mario Gautier, Anne Mévellec). On rejoint aussi l'idée du « tiers espace » de Martin Vanier, dénomination qui désignait l'espace périurbain dans son ensemble, tout en recouvrant une grande hétérogénéité interne. « On sort du face-à-face historique entre villes et campagnes et on s'expose à une bifurcation majeure » (Roux, Vanier, 2008, p. 83).

Certains états provisoires émergent, d'autres se « durcifient ». L'intermédialité permet de penser l'incertitude des statuts et des dynamiques des espaces de périphéries. Autre avantage, l'intermédialité permet aussi de dépasser la notion de périphérie rattachée à une vision radioconcentrique du développement urbain et territorial. Elle permet de prendre en compte les espaces sous multiples influences urbaines, multipolarisés, qui répondent sans doute à des logiques différentes. Espaces de franges franciliennes polarisés par une ville et par l'agglomération parisienne, espaces situés entre deux agglomérations importantes de province... La situation d'intermédialité urbaine se rencontre de plus en plus fréquemment compte tenu de l'accélération des déplacements et de l'intensification des flux. La notion porte donc la problématique des dynamiques territoriales à une échelle régionale. Dans les années 1980, la notion de région intermédiaire avait ainsi été proposée pour caractériser des régions situées entre des régions peuplées, entre des centres urbains importants. Ces régions de transit (Poitou-Charentes, Picardie, Bourgogne) présentent une urbanisation modérée et un réseau urbain appuyé sur des villes moyennes et « intermédiaires ».

Enfin, la notion d'intermédialité nous rapproche des phénomènes de mobilités résidentielles et quotidiennes des personnes qui, au-delà des formes des lieux de vie, caractérisent les modes de vie. L'entrée par les mobilités permet aussi de sortir du clivage urbain-rural et d'explorer toutes les dynamiques paradoxales qui relèvent de la multi appartenance territoriale et de l'ancrage local.

Histoires de temps : permanences et substitution

En définitive, la dimension temporelle prend un relief essentiel dans notre approche des périphéries urbaines françaises et européennes. En effet, comme tous les espaces sous condition urbaine, ces espaces sont soumis au rythme de l'instantané, mais demeurent partagés entre permanences et substitutions (Maboungi, 2002). Notre objectif se situe là, dans l'idée de dégager les éléments de permanence et de concrétion urbaines, ainsi que les tendances au renouvellement et à la recréation de la ville dans les espaces périurbains.

Un des aspects de la consolidation du caractère urbain des espaces périurbains est la formation de réseaux de déplacements intégrés voire intermodaux entre les espaces de franges, de périphéries et de centres urbains. Ainsi, pour les dix projets d'architectes et d'urbanistes retenus pour le Grand Paris, la « campagne [qui] n'est définitivement plus le terre-plein librement ouvert à l'expansion de la ville voisine. Non, tous [les architectes-urbanistes], cherchent plutôt à relier, rapprocher, joindre » (Violeau, 2009, p. 45).

L'organisation fonctionnelle et spatiale qui émerge de tous ces processus ouvre des voies originales. Nous en déclinons ici trois d'entre elles : la polyfonctionnalité, la linéarité morphologique, et les espaces (ou)verts dans la réflexion sur l'urbanisme.

La *polyfonctionnalité* des espaces périurbains s'affirme toujours plus. Le développement des fonctions des espaces périurbains est intimement lié au métabolisme urbain, aux produits des modes de vie urbains (mobilité, consommation de biens et services, rejets...) et aux effets de desserrement urbain. Ces espaces sont des lieux de vie pour leurs résidents, des espaces fréquentés pour le tourisme et les loisirs, équipés ou non, des sites d'implantations d'équipements nuisants et consommateurs d'espace, des espaces productifs pour l'agriculture ou l'industrie, des lieux d'extraction de matériaux... Les activités des agriculteurs elles-mêmes se diversifient. La multiplication des fonctions des espaces périurbains est à l'origine de conflits sur les espaces, de mieux en mieux étudiés en sociologie politique, économie et géographie (Torre & Kirat, 2008). Ils mettent fortement en jeu l'activité agricole, et sont l'occasion d'expression de remise en cause des modes de développement contemporains, donc d'une montée en généralité (exemple de l'opposition citoyenne et associative au projet d'aéroport de Notre-Dames-des-Landes au nord de Nantes, réactivée à l'été 2009 du fait de la finalisation du projet).

Fondatrice du développement urbain autour des transports (développement en doigts de gants liés au chemin de fer), la *linéarité urbaine* est progressivement redécouverte à l'échelle locale à la faveur du réaménagement des fronts d'eau des villes et autres « coulées vertes », ou par la mise au point des dessertes axiales en transport en commun à l'échelle des aires urbaines. À l'échelle nationale, la cartographie des dynamiques démographiques récentes (1999-2009, INSEE) met en évidence la consolidation des corridors de peuplement. À l'échelle régionale, la linéarité s'impose comme une figure ré-émergente, par exemple à la faveur du

projet médiatisé de métropole fluvio-maritime, multipolaire et linéaire Paris-Rouen-Le Havre autour de la vallée de la Seine aval (Antoine Grumbach, projet pour le Grand Paris). Fuseau TGV, reconquête des berges, pôles d'emplois redynamisés... composent le projet de ville fluvio-maritime. D'autres axes fluviaux sont le support de projets, chaque fleuve en France disposant de son « plan interrégional » d'aménagement et de gestion. Cette figure, axiale ou linéaire, est néanmoins depuis longtemps obérée par une planification urbaine pensée en termes surfaciques, réticulaires et auréolaires, incarnée entre autres par les SCOT (Schémas de cohérence territoriale).

Pour prolonger la réflexion sur l'urbanisme et sur les outils de la planification, la manière de considérer *les espaces verts* inter-urbains/périurbains offre un bon exemple de déplacement des problématiques du fait de la substitution des fonctions de ces espaces non-bâti et non agricoles. Les exemples suédois (Roland Engkvist) et québécois (Mario Gauthier et Anne Mévellec) montrent ainsi que la ceinture verte n'est plus conçue par les citadins comme une limitation physique à la croissance urbaine mais comme lieu de loisirs et de récréation. L'outil, qui date de la fin du XIX^e siècle en Angleterre, demeure pertinent, mais doit trouver une nouvelle légitimité en s'intégrant à la planification métropolitaine. Plus globalement, ces processus amènent à repenser la pertinence de la ville-parc et la cité-jardin, à des échelles renouvelées (espaces de dimension régionale) et à réfléchir à quelles échelles et sous quelles formes pratiquer la densification.

Les nouvelles périphéries urbaines

Il apparaît donc indispensable de réviser les anciens modèles et les images simplifiées voire figées des dynamiques périphériques. Si le couple « mobilités pendulaires »/« politiques foncières faibles », véritable leitmotiv des pourfendeurs des coûts de l'urbanisation, reste sans doute encore valable, ce serait une erreur que d'ignorer certains « signaux faibles » voire en voie d'affirmation. Espaces de faibles densités? Les nouvelles démarches de densification des centre-bourg en France (Opération de renouvellement urbain) nuancent voir infléchissent cette tendance. Espaces de prédominance de l'automobile? Certes, les taux de motorisation sont particulièrement élevés en territoires périurbains, mais dans ces territoires sont réactivées de manière croissante des lignes de chemin de fer, sont construits des aménagements intermodaux et des centres de vie aux abords de gares, où se déploient de nouvelles mobilités collectives publiques (tram-train) ou privées (co-voiturage). L'enjeu de cet ouvrage est donc moins d'identifier les permanences que d'éclairer ces dynamiques nouvelles, qui se situent au cœur des questionnements déclinés dans les différents chapitres de cet ouvrage. Ces chapitres se présentent sous trois grandes entrées problématiques : les métamorphoses de l'habitat/habiter, les espaces ouverts émergents, et l'actualité des modèles spatiaux. Toutes les contributions qui les composent émanent d'horizons disciplinaires variés (géographes, urbanistes, architectes, aménageurs), mais tous confrontent leur regard aux espaces habités, appropriés et gouvernés des périphéries.

Dans une première partie, « Habitat, habiter : formes et métamorphoses », les cinq contributions présentées revisitent les formes d'habitat caractéristiques des périphéries, mais aussi la capacité des acteurs à produire de nouvelles formes d'habiter. Cela constitue autant d'éléments d'autonomisation à même de brouiller le schéma classique bipolaire centre-périphérie, et de donner corps à des singularités urbaines en périphéries. Ces processus, qui semblent s'appuyer sur ce que Lionel Rougé dénomme la « maturation », renouvellent le profil socio-économique et les perceptions habitantes de certains des espaces de lointaine périphérie, dits « de la relégation ». Au fil des mobilités résidentielles, du vieillissement et de l'ancrage des populations, ces espaces peuvent être confrontés à de nouveaux problèmes, ou au contraire faire l'objet d'un investissement constructif par les habitants (chap. 1). Les périphéries ont aussi acquies une certaine autonomie du fait que leur image s'est stabilisée autour de formes bâties résidentielles spécifiques qui privilégient des morphologies horizontales et un type d'habitat individuel. D'où l'intérêt d'examiner les ressorts historiques, politiques, économiques et anthropologiques de ces morphologies, notamment à travers le cas de la « maison », archétype de l'imagibilité périurbaine (chap. 2). Par ailleurs, le déploiement d'un nouvel urbanisme et la production d'espaces publics dans les zones commerciales périphériques produit aussi des effets certains de centralité et d'urbanité – diversification des fonctions, place du végétal, réflexion sur les espaces publics et sur la qualité de la construction – tout en continuant à s'inscrire dans une conception d'accès automobile et de zonage (chap. 3). Enfin, le cas des politiques locales de gestion des mobilités périurbaines fait apparaître que les collectivités périphériques – de l'aire urbaine de Rennes – affichent une stratégie d'aménagement local d'autant plus complexe que la taille de la commune est importante et que sa fonction de pôle de services est développée (chap. 4). Cependant, ces états d'autonomie relative s'accompagnent d'un développement majeur des phénomènes de « frictions » locales entre intérêts divergents, liés la situation intermédiaire des « périphéries ». Le décalage fréquent entre statuts institutionnels des espaces et pratiques réelles interroge les acteurs de l'aménagement. Le processus d'extension des pratiques du renouvellement urbain et de la densification des centre-bourgs peut l'illustrer (chap. 5). Ces pratiques « importées » des politiques urbaines ne sont pas purement et simplement transposées dans l'espace périurbain, mais incorporées dans l'ancien centre-bourg et appropriées par les élus locaux. Ces démarches innovantes en ces lieux rencontrent fréquemment des réactions d'opposition de la population en place, voire d'une partie des élus, en raison du changement de la physionomie et du paysage hérité des centre-bourgs. Les « frictions » entre intérêts divergents peuvent être limitées par une association du public très en amont des programmes d'urbanisme.

De fait, en matière de pratiques et de gouvernance, des effets de frictions émergent entre des statuts pré-existants et des usages nouveaux des espaces de périphéries, en France comme en Europe, et cela quelle que soit la taille de l'agglomération. Constituant une deuxième partie s'attachant aux « Espaces ouverts

émergents », les situations révélatrices de ces frictions portent sur la gestion des grands parcs et des espaces verts en périphérie d'agglomérations, en « périphérie de périphérie » pour certains d'entre eux. Par rapport aux jardins et parcs urbains, ces espaces sont « ouverts » et utilisés pour bien des fonctions autres que la récréation (production agricole, alimentation en eau). Il s'y entrecroise des espaces privés et des espaces publics, des sites de ressources, de production et de loisirs, comme dans le cas emblématique du Parc de Jalles dans la Communauté urbaine de Bordeaux (chap. 6). Dans un autre ordre de réalités, l'accessibilité des espaces agricoles et la nécessité d'espaces ouverts récréatifs pour les citadins font ainsi converger vers les mêmes lieux des usagers différents. Or, les usages récréatifs de l'espace agricole proche ne font pas partie des préoccupations des résidents, ni des associations locales, ni des institutions urbaines ; c'est ce que fait apparaître une analyse des rapports entre les citadins du quartier de Villejean-Kennedy et le parc périurbain contigu au quartier (chap. 7). La difficulté pour les gouvernements urbains de penser les espaces verts de grande dimension et aux multiples usages n'est point spécifique à la France ! Elle est également illustrée par le cas de la ceinture verte de la capitale suédoise, Stockholm. Il ne se dégage pas d'intérêt d'échelle régionale pour protéger cet espace et lui affecter des fonctions dans le cadre d'une vision partagée. La gestion de ce patrimoine dépend en fait d'intérêts variés, et l'action foncière – possible – n'est pas mobilisée, du fait que l'équipement en transport s'impose comme la priorité métropolitaine (chap. 8). Les pressions exercées par la croissance urbaine sur les ceintures vertes s'observent aussi « Outre-Europe » et Outre-Atlantique, comme au Québec. Se déporter dans ces espaces-là, c'est aussi révéler que les modèles analytiques nécessaires pour rendre intelligibles les dynamiques des périphéries urbaines ne sont pas toujours adaptés. Le modèle « couronne/développement radioconcentrique » n'est pas suffisant (chap. 9).

C'est plus largement à une réflexion sur les figures territoriales et les modèles analytiques applicables aux périphéries en mouvement qu'invite la troisième partie : « Revisiter les modèles ». L'activation des figures de la linéarité et la réticularité permet en effet de comprendre comment l'autonomisation de pôles (présentée en première partie) peut tout à fait coexister avec un fonctionnement métropolitain ou métropolitain fondé sur les réseaux et les lignes. Et, du fait même, nécessite d'approfondir les termes censés en rendre compte, notamment en explorant de manière diachronique et multiscale les notions de « ville diffuse » et d'« entre deux » lorsque le peuplement et les réseaux de transport sont étroitement liés dans leurs dynamiques et productions (chap. 10). Mais ce détour incite aussi à passer par d'autres formes analytiques, en particulier d'ordre « macro » comme celle des villes linéaires et des figures spatiales de la ville des réseaux et des flux (de mobilités), qui s'articulent autour des axes de transport, disposés en fuseau (chap. 11). La focalisation de cette thématique à une autre échelle et sur des espaces régionaux illustre dans ce cas des phénomènes de fonctionnement urbain linéaire, permet d'approfondir le paradoxe continuité-discontinuité et d'y ajouter l'interface locale entre l'axe de linéarité et la concrétion

ponctuelle. Cette articulation est illustrée par le cas de l'axe Rennes-Saint-Malo. (chap. 12).

Par le biais de tous ces regards, nous souhaitons donc, au final, que l'ensemble de ces contributions puisse donner *matières à penser et matières à débat* dans le vertigineux chantier ouvert par les dynamiques des périphéries urbaines, dans le prolongement des échanges qui se sont tenus et nourris à l'occasion d'un séminaire soutenu par la Maison des sciences de l'homme de Bretagne dont sont issues nombre d'entre elles. Les débats sont nécessairement pluriels et ouverts, parce qu'ils n'engagent pas seulement des enjeux de connaissances et de savoir, mais aussi et surtout, des pratiques d'*intervention* et d'*organisation* des territoires de demain.

Références bibliographiques

- ARLAUD S., JEAN Y., ROYOUX D., *Urbain-rural, nouveaux liens, nouvelles frontières*, Rennes, PUR, 2005.
- COLLECTIF, *Périphéries urbaines : Quelles sociétés ? Quels espaces ? Quels dynamismes ?*, Centre de publications de l'université de Caen, 1985.
- DONZELOT J., *Quand la ville se défait. Quelle politique face à la crise des banlieues ?*, Paris, Le Seuil, La couleur des idées, 2006.
- DUMONT M., *La géographie. Lire et expliquer les espaces habités contemporains*, Armand Colin, 2008.
- LUGINBÜLH Y., *Nouvelles urbanités, nouvelles ruralités en Europe*, Bruxelles, PIE Peter Lang, 2007.
- MASBOUNGI A., *Penser la ville par le paysage, projet urbain*, Paris, Éditions de la Villette, 2002.
- MAY N. (dir.), *La ville éclatée*, éd. L'Aube Société, 1998.
- REYNAUD A., *Société, espace et justice*, Paris, PUF, 1981, 264 p.
- RONCAYOLO M., *La ville et ses territoires*, 4^e édition, Paris, Gallimard, coll. « Folio essais », 1997.
- ROUX E., VANIER M., *La périurbanisation : problématiques et perspectives*, Travaux de la DIACT n° 8, Paris, La Documentation française, 2008.
- SASSEN S., *La globalisation, une sociologie*, Paris, NRF Gallimard, 2009.
- TORRE A., KIRAT T., *Territoires de conflits. Analyse des mutations de l'occupation de l'espace*, Paris, L'Harmattan, 2008.
- VIOLLEAU J.-L., « Quel(s) Paris ? Visite de l'exposition "Le Grand Pari(s)" », *Esprit* juin 2009, p. 31-46.