
INTRODUCTION

Dans le débat qui anime à l'heure actuelle la recherche sur le renforcement des centralités urbaines et ses conséquences sur la recomposition des espaces périphériques à la ville, une catégorie d'analyse, les franges périurbaines, pourtant indissociables du phénomène de polarisation des territoires, ne sont que rarement mobilisées.

Nous souhaitons dans cet ouvrage éclairer cet angle mort en partant de l'analyse des espaces de démarcation entre la ville dense et son environnement pour montrer que ces marges spatiales peuvent aussi être vues comme des combinaisons originales de ressources territoriales mises à profit par diverses populations.

Dans ce texte introductif, nous rappelons dans un premier temps les principaux traits du fait urbain et la façon dont les modalités contemporaines de la gouvernance urbaine imposent à la fois une homogénéisation des modèles urbains et une hiérarchisation des territoires déqualifiant les franges. Nous rappelons dans un second temps les limites que ces phénomènes posent à la recherche de nouvelles formes d'urbanités répondant à d'importants enjeux environnementaux. Nous proposons alors de considérer avec attention ce qui se passe dans les franges périurbaines, à la croisée des marges spatiales et sociales, à l'écart des dynamiques métropolitaines. Nous supposons que cette position particulière permet l'émergence de différentes figures de l'écart marquées par diverses innovations qui portent en germe quelques pistes pour répondre aux difficultés posées par l'urbanisation elle-même.

ÉMERGENCE PAYSAGÈRE ET DÉQUALIFICATION POLITIQUE DES FRANGES PÉRIURBAINES DEPUIS LE MILIEU DU XX^e SIÈCLE

Depuis le XX^e siècle la France est marquée, comme l'ensemble des pays européens, par un processus sans précédent d'urbanisation. L'emprise de l'urbain dans la société est couramment illustrée par les évaluations statistiques du phénomène de concentration démographique. Ainsi, un tiers de la population de l'Union européenne vit dans une métropole de plus d'un million d'habitants et en France, les 17 aires urbaines de plus de 400 000 habitants identifiées par l'Insee concentrent 45 % de la population hexagonale, soit 26,5 millions d'habitants

alors que 80 % de la population occupe les 20 % du territoire qui correspondent à l'urbain¹. Dans ce contexte, Henri Lefebvre proposait dès la fin des années 1960 de considérer l'avènement d'une ère de l'« urbain généralisé » (Lefebvre, 1968). De nombreux auteurs, tels que l'urbaniste Françoise Choay (1994), le philosophe Thierry Paquot (2006) ou encore le géographe Michel Lussault (2007), ont, depuis, repris cette lecture des transformations du monde contemporain.

S'il marque l'espace géographique et les rapports que les populations entretiennent avec lui, ce processus ne présente pas une expression territoriale homogène, et s'appuie au contraire sur un complexe hiérarchisé qui a été largement analysé au prisme du couple centres-périphéries.

Polarisation et discontinuités paysagères au cœur du processus contemporain d'urbanisation

L'observation des formes spatiales de l'urbanisation de la société fait émerger depuis les années 1960 trois grandes préoccupations chez les spécialistes de la question (scientifiques et praticiens) : le renforcement de centralités économiques formant les nœuds d'une armature urbaine de plus en plus structurante de l'espace géographique français, l'extension et le desserrement des formes spatiales de la ville à grande échelle et la mutation des rapports que les individus entretiennent avec l'espace dans ces nouveaux territoires qualifiés d'urbains. Ces trois processus géographiques témoignent d'une polarisation de plus en plus forte des flux de biens, mais aussi de richesses et d'informations qui soutiennent le modèle de développement économique fondé sur la consommation de masse et l'accélération des échanges commerciaux. Ces phénomènes de polarisation, fruits de cette intégration de plus en plus poussée à l'économie de marché, engendrent des discontinuités sociales et spatiales constitutives du processus contemporain d'urbanisation des sociétés.

Riches de nombreux habitants, les espaces urbains concentrent en effet de plus en plus de consommateurs et de marchandises standardisées, mais aussi de richesses et d'informations dont la circulation est fondamentale aux échanges commerciaux moteurs des économies occidentales. Dans ce modèle, caractéristique du fonctionnement de la société de consommation qui émerge à partir des années 1960, les villes jouent le rôle central de carrefour d'échanges grâce à leur position au sein de réseaux étendus d'infrastructures de communication. Plus que jamais, ces infrastructures maillent le territoire et dessinent les traits d'une armature marquée à la fois par des hiérarchies entre les pôles urbains et par des interdépendances entre ces pôles qui les constituent².

1. Source : Insee.

2. Bien desservis, certains pôles urbains occupent des places centrales au sein du réseau en concentrant les emplois très spécialisés et bien rémunérés, les sièges sociaux des grandes entreprises,

En réponse à ce phénomène de concentration démographique aux carrefours de l'armature urbaine, on assiste par ailleurs, à grande échelle, à une polarisation des flux locaux au sein de vastes zones à l'intérieur desquelles s'établissent des échanges entre un ou des pôles de forte densité et des espaces limitrophes de plus faibles densités. C'est ce dont rend compte le zonage « en aires urbaines » du territoire français mis en place par l'Insee en 2010. S'il fait d'un côté disparaître le rural en considérant la réalité des territoires au seul prisme de leurs relations avec la ville, il permet de dessiner le contour de polarités urbaines (par la catégorie des « pôles urbains ») autour desquelles se déploient des périphéries qui semblent gagner en qualités urbaines (les « couronnes périurbaines »). L'Insee rappelle ainsi que de 1999 à 2008, l'espace des grandes aires urbaines s'est fortement étendu (+39,2 %), jusqu'à représenter près de la moitié du territoire (46,1 %), contre un tiers dix ans auparavant. Ces aires urbaines englobent plus de 80 % de la population et des emplois. L'autre caractéristique de la croissance urbaine est qu'elle est plus forte aux périphéries que dans les centres des aires urbaines, qu'il s'agisse des couronnes ou des communes multipolarisées des grandes aires. Si l'on s'en tient aux catégories du zonage en aires urbaines proposées en 2010 par l'Insee, ce sont les couronnes des grandes aires qui constituent désormais la catégorie la plus étendue du zonage (28,6 % du territoire national), et dépassent la superficie des communes isolées hors influence des villes. Les communes multipolarisées des grandes aires couvrent quant à elles 10 % du territoire métropolitain et rassemblent plus de 5 % de la population.

Ce « débordement » démographique de la ville vers des territoires de plus faible densité limitrophes témoigne d'un processus que l'on peut qualifier d'explosion de l'urbain et dont le phénomène le plus marquant, parce que directement perceptible, est sans doute celui de l'« étalement urbain », terme couramment utilisé lorsque le rythme d'artificialisation des sols dépasse celui de la croissance démographique. En Europe, c'est depuis les années 1950 que ce phénomène prend de l'ampleur. Depuis, l'artificialisation des terres progresse de 78 % tandis que la population urbaine n'augmente que de 33 % (Sainteny, 2008). En France métropolitaine, depuis les années 1980, le taux d'artificialisation des terres a été quatre fois plus important que la croissance démographique. Ce phénomène s'explique notamment par l'augmentation de la surface artificialisée par habitant qui est passée de 6 à 8 ares sur la même période, par la baisse de la taille des ménages (décohabitation, vieillissement, divorces...), par les politiques d'urbanisation (habitat individuel ou collectif, type d'infrastructures) et enfin par l'accroissement des surfaces dédiées aux infrastructures routières et aux activités économiques (responsables de la moitié de l'artificialisation en France), autant de

les universités et les centres de recherche, les activités de conseil... Ce phénomène est depuis longtemps étudié par les géographes (*i. e.* HAUTREUX et ROCHEFORT, 1965 ou PUMAIN et SAINT-JULIEN, 1976 ; 1978).

facteurs associés au fait urbain. Entre 1992 et 2004, ce sont 600 km² qui ont été artificialisés. Si la progression de cette extension urbaine est légèrement moins forte ces dernières années, c'est encore plus de 490 km² qui ont été artificialisés entre 2006 et 2014 (Fontes-Rousseau et Jean, 2014). Ces surfaces artificialisées couvrent 9,3 % de l'espace de la France métropolitaine et se concentrent autour des pôles urbains. Les paysages urbanisés s'étendent donc, favorisés par le développement des transports individuels et le coût du foncier plus faible loin des centres urbains.

Au-delà de la simple question de l'artificialisation diffuse de l'espace, l'analyse détaillée des mécanismes de ce desserrement urbain montre très tôt qu'il s'accompagne d'une spécialisation fonctionnelle (Berger, 2004). Alors que la plupart des emplois restent dans les centres, les espaces urbains les plus périphériques sont des espaces de logement (principalement individuel), d'activité de masse (industries, commerces) ou d'équipements (espaces de stockage, infrastructures énergétiques, etc.) malvenus dans les centres. Ces modes d'occupation des sols progressent respectivement 4,4 et 6,6 fois plus vite que la population (Sainteny, 2008). La moitié de ces nouvelles constructions se fait ainsi dans des communes rurales (*i. e.* de moins de 2000 habitants agglomérés) situées à proximité des centres urbains.

En parallèle des observations relatives à ces nouvelles formes spatiales de l'extension du tissu urbain, l'hypothèse d'une mutation des rapports qu'entre-tiennent leurs habitants à l'espace a fait l'objet d'une attention particulière et connaît récemment un réinvestissement de la part des chercheurs à la lumière de suivis longitudinaux de ménages périurbains. Alors que certains ont pu attribuer à ces nouveaux « rurbains », nommés aujourd'hui « périurbains », la diffusion d'un mode de vie « déterritorialisé » (emplois dans les centres, achats domestiques en grandes surfaces, faibles relations de voisinage ; Raffestin, 1986 ; Paquot, 1990 ; Choay, 1994), d'autres montrent au contraire, dès les années 1970 (Bauer et Roux 1976 ; Mendras, 1977), que certains habitants de ces extensions urbaines réinvestissent leur espace de vie de valeurs, porteuses d'une nouvelle territorialisation. Ils « créent des associations, organisent des fêtes, vont acheter des œufs à la dernière ferme qui a encore des poules et se lamentent de ne plus avoir leur lait produit par la vache voisine » (Mendras, 1977). Le caractère alternatif de ces modes d'habiter (Mathieu, 1996 ; 2007 ; Mathieu *et al.*, 2011) apparaît déjà. Depuis, la recomposition des rapports aux espaces et l'émergence de nouveaux liens territoriaux ont été confirmées par de nombreux géographes (*i. e.* Berger, 2004 ; Rougé, 2012 ; 2013 ; Bonnin-Oliveira, 2013 ; Poulot, 2013 ; Berger *et al.*, 2014). Le périurbain retrouverait sa dimension territoriale en réaffirmant des qualités qui lui sont propres.

Ainsi, sous l'effet d'une intégration de plus en plus forte des flux de biens et d'informations à l'économie de marché, diverses unités paysagères, étendues spatiales marquées par une cohérence de leur matérialité et des systèmes de

valeurs sous-tendant leurs représentations sociales (Raymond *et al.*, 2015) se déploient à la périphérie des pôles urbains. Communes dortoirs ou communes néo-urbaines, communes rurales en repeuplement, grands ensembles ou nappes pavillonnaires, nouveaux éco-quartiers, zones industrielles et commerciales... s'identifient aisément. Ces unités constituent des zones de discontinuité, des espaces de transition plus ou moins nets, entre ces différentes unités paysagères ou entre ces unités paysagères et la campagne qui les entoure encore, entre ce qui est associé aux paysages urbains et ce qui ne l'est pas. Elles marquent aussi des transitions dans les modes d'appropriation de l'espace et de construction des territoires issus de cette nouvelle « économie urbaine ». Les discontinuités morphologiques sont un premier indice de l'existence des franges urbaines que nous interrogeons dans cet ouvrage ; l'existence de modes d'habiter ou de rapports aux territoires différents de part et d'autre de ces discontinuités en sont un deuxième.

***Renforcement des centralités économiques
et déqualification des franges périurbaines « dépendantes »
dans les projets politiques d'aménagement du territoire***

L'urbain apparaît ainsi comme un monde fragmenté d'un point de vue fonctionnel et social, ainsi que le soulignent la sociologue Marie-Hélène Bacqué et le géographe Jean-Pierre Lévy (2009), l'urbaniste Éric Charmes (2011) ou les sociologues Jean-Marc Stébé et Hervé Marchal (2014). De ce constat de la fragmentation urbaine est né un courant de pensée dédié à l'analyse des rapports de dépendances et de subordination entre pôles et territoires périphériques au sein du système urbain³. Ce courant s'appuie en partie sur des observations anciennes (Hautreux et Rochefort, 1965 ; Pumain et Saint-Julien, 1976 ; 1978) reprises par l'économie spatiale et qui démontrent le rôle de centralités économiques que jouent les pôles urbains dans la mondialisation. Ceux-ci garantissent les conditions d'accueil des emplois très spécialisés et bien rémunérés, des sièges sociaux des grandes entreprises, des universités et des centres de recherche, des activités de conseil (Bourdeau-Lepage *et al.*, 2009). Bien que de nombreux auteurs plaident pour une remise en question de cette représentation des franges périurbaines⁴, on associe toujours aisément les périphéries dédiées aux logements et activités « rejetées » des villes à des territoires aux trajectoires dépendantes et dominées par l'influence des centres où se concentrent les emplois et les richesses.

3. Cette grille de lecture alimente toujours une interprétation sociologique très négative du périurbain, que véhiculent encore des auteurs à forte visibilité médiatique, comme C. Guilluy dans *La France périphérique*.

4. Voir notamment les « captifs » du géographe Lionel Rougé (2005) qui s'interroge ensuite sur la nécessité de « réhabiliter » le périurbain (ROUGÉ, 2012 ; 2013).

Cette grille de lecture, valorisant les zones centrales des agglomérations et renvoyant les franges à leur statut de dépendances, d'espaces « sous influence », forge aujourd'hui les modalités de production de connaissances sur ces territoires ; elle témoigne également des mutations profondes dans la gouvernance de la production de la ville et de l'aménagement du territoire.

Ces représentations sont en effet à l'heure actuelle largement étayées en France par l'appareil de la statistique publique qui distingue les territoires qualifiés de périurbains en fonction de leur dépendance à l'agglomération centrale. Taux de navetteurs, continuité physique ou non de l'agglomération sont en effet retenus comme des indicateurs fonctionnels et paysagers de la spécificité de ces territoires. Dans ce paysage statistique qui est devenu la norme, si les territoires périurbains tiennent une place numériquement importante, ils sont surtout appréhendés en fonction de leur degré de proximité avec la ville centre⁵.

Cette hiérarchisation statistique des territoires urbains n'est cependant que le reflet des mutations contemporaines des modalités de production de l'espace urbain et de sa gouvernance. La mondialisation de l'économie et des échanges et l'affaiblissement de la capacité financière de la puissance publique renforcent en effet depuis plusieurs décennies le rôle des acteurs privés dans la gestion et la gouvernance des aires urbaines. En conséquence, ces acteurs privés deviennent tout à la fois acteurs et ressources du développement urbain grâce aux capitaux d'investissement qu'ils détiennent. Ces capitaux sont cependant extrêmement mobiles et de plus en plus intégrés à des réseaux mondiaux. La compétition entre territoires devient alors de plus en plus vive car il convient d'être, pour chacun de ces territoires, le plus attractif (Harvey, 1985 ; Friedman, 1986 ; Scott, 2012 ; Storper, 2013). Cette compétition repose sur un ensemble de stratégies visant à se distinguer et attirer les ressources de l'économie-monde. Dans ce contexte, ce ne sont pas leurs particularités liées aux systèmes originaux d'usages et de valeurs que les territoires vont faire valoir mais bien leur capacité à développer l'offre de logements, d'emplois et de services (Lefebvre, 1968 ; Faburel, 2018). Ils peuvent ainsi mieux se comparer et s'inscrivent de fait dans une hiérarchie, du mieux doté au moins doté.

D'un point de vue plus institutionnel, l'adoption politique de ce modèle de développement fondé sur la compétitivité économique des territoires dans une économie de marchés des capitaux urbains s'exprime aujourd'hui explicitement par la création du statut administratif des métropoles par la loi du 16 décembre 2010 portant sur la réforme des collectivités territoriales. Celle-ci promeut les plus grands centres urbains, les centres métropolitains, comme piliers de l'organisation politique nationale. Elle vise à affirmer le rôle des grandes agglomérations comme moteurs de la croissance et de l'attractivité du

5. Voir notamment CUSIN *et al.*, 2016.

territoire. La nouvelle organisation administrative territoriale de la République française confirme et renforce cette domination urbaine ainsi que la mise en concurrence de ces centres dans le registre de l'économie mondialisée. La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, du 27 janvier 2014 (dite « loi MAPTAM »), affermit ainsi le rôle assigné à ces centres métropolitains. Elle entérine la prééminence de ces métropoles sur leurs périphéries. Ces fonctions politiques sont encore confirmées par la loi du 7 août 2015 portant sur l'organisation territoriale de la République (dite « loi NOTRe »). Selon l'article L5217-1 du Code général des collectivités territoriales, une métropole est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) qui regroupe plusieurs communes « d'un seul tenant et sans enclave » qui s'associent au sein d'« un espace de solidarité pour élaborer et conduire ensemble un projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif, culturel et social de leur territoire afin d'en améliorer la compétitivité et la cohésion ». C'est donc bien au sein de ces métropoles, vues comme espace cohérent et unifié, que se décident et se construisent les politiques d'aménagement et de gestion des territoires locaux et des populations qu'ils accueillent (Faburel, 2018). Or, c'est bien au centre de ces métropoles, là où se concentre richesses et pouvoirs, que les décisions sont prises. C'est au profit de ces centres, qui se doivent être plus attractifs, que les décisions sont prises. Les centralités se renforcent encore au détriment des périphéries, accentuant ainsi les discontinuités caractéristiques de la production des franges périurbaines.

Cependant, si les pôles urbains concentrent certaines ressources spatiales qui en font des centralités au sein des réseaux d'échanges de biens et d'information de l'économie de marché, les périphéries ne sont pas exemptes de ressources particulières. Comme le montrent les réflexions qui se penchent plutôt sur les dynamiques des territoires ruraux (Bühler, Darly et Milian, 2015 ; Halfacree, 2007 ; Sajaloli, 2016), un moindre coût du foncier, de plus faibles densités, des espaces végétalisés plus étendus, des formes de végétation plus foisonnantes, un éloignement aux lieux de pouvoirs (c'est-à-dire autant de ressources spécifiques davantage disponibles dans les périphéries urbaines qu'elles ne le sont dans les centres) peuvent en effet aussi être considérés comme des ressources, pour l'innovation sociale mais aussi l'intégration à la mondialisation. Ainsi, les ségrégations sociales, les concentrations de certaines ressources dans les centres et la disponibilité d'autres ressources dans les périphéries marquent aussi des discontinuités dans les mondes urbains. Ces discontinuités sont un troisième indice qui dessine et précise ce que sont les franges périurbaines travaillées ici, des espaces qui semblent mis à l'écart du projet politique d'aménagement du territoire mais qui rassemblent pourtant des ressources territoriales à prendre au sérieux dans un contexte de crise du modèle de développement urbain.

SE METTRE À L'ÉCART DANS LES FRANGES POUR Y TROUVER DES RÉPONSES À LA CRISE URBAINE ?

À l'échelle nationale, l'organisation du territoire français ne peut donc plus s'appréhender à partir des pays historiques plus ou moins ruraux et polarisés par leur capitale régionale. L'armature des villes elle-même, organisée en fonction de leurs particularités et de l'éloignement à Paris, doit être reconsidérée. Mais plus qu'un dessin, une figure spatiale, le fait urbain désigne un système politique. C'est le dessein urbain qui transforme les territoires, et cette transformation ne répond pas toujours aux grands enjeux environnementaux qui marquent notre époque. Or, le réchauffement climatique global, l'érosion de la biodiversité, les crises sanitaires et alimentaires... imposent de rechercher de nouveaux modes de production et de consommation. C'est la gestion de nos ressources, qu'elles soient énergétiques, génétiques, alimentaires, spatiales... qui est en jeu et qui doit faire l'objet de profonds changements.

Limites environnementales de la concentration urbaine

Si la date du début de l'Anthropocène fait débat, le début du XXI^e siècle semble clairement s'y inscrire (Bonneuil et Fressoz, 2013). Le caractère anthropogénique des grandes crises environnementales n'est plus guère discutable (Chartier et Rodary, 2016). Les modes de production de masse, qu'ils soient agricoles ou industriels, et les modes de consommation associés engendrent des bouleversements écologiques et sociaux profonds. Et les problèmes posés par ces changements globaux s'inscrivent dans le champ social et politique. Ainsi, concomitamment à l'urbanisation du territoire français et de sa population, différentes crises environnementales surgissent et l'avènement de l'ère urbaine n'y est sans doute pas étranger.

Ainsi, l'extension du tissu urbain et l'artificialisation des milieux sont deux des principales causes de l'érosion de la biodiversité identifiées par les écologues. Elles entraînent la disparition et la fragmentation de nombreux habitats naturels de différentes espèces ou de communautés biologiques originales. Les ports et aéroports, équipements des grands pôles urbains, sont les portes d'entrée à l'introduction de nombreuses espèces exotiques envahissantes, autre cause habituellement identifiée de l'érosion de la biodiversité. De la même manière, le développement de modes d'habiter basés sur l'utilisation de véhicules individuels motorisés est reconnu comme responsable d'une part importante de la consommation d'hydrocarbures fossiles. L'agrégation des activités dans les pôles urbains concentre les pollutions à des taux souvent supérieurs aux capacités d'assimilation des milieux environnants. Ces concentrations nécessitent alors des traitements onéreux et pas toujours efficaces. Les voiries, les réseaux

d'adduction d'eau potable, les réseaux de collecte d'eaux usées, les réseaux de distribution d'énergie... sont autant d'infrastructures qui mobilisent matériaux et énergie pour soutenir le métabolisme urbain (Barles, 2002) en maillant toujours plus le territoire.

Au-delà des infrastructures, le fonctionnement même des pôles urbains génère des interrogations environnementales. La concentration de consommation d'énergie, l'inertie thermique des matériaux et bâtiments, le faible taux de surface végétale de nombreux centres... favorisent la formation d'îlots de chaleur. Et la taille de ces centres urbains augmente l'intensité et la stabilité de ces îlots de chaleur. Lors d'épisodes caniculaires, devenus de plus en plus fréquents ces dernières années, les écarts de température entre la ville et son environnement peuvent atteindre plusieurs degrés (Cantat, 2004 ; Masson, 2010). Ces écarts de températures conjugués aux contextes démographiques, sociaux et économiques sont responsables d'une surmortalité importante de personnes fragiles (Sakhy, 2016). Certaines métropoles tentent alors de lutter contre ces îlots de chaleurs en promouvant plus de végétation ou de nouvelles formes de végétation de la ville (Boutefeu, 2007). C'est le cas de Paris, par exemple.

De même, l'essentiel des aliments consommés dans les métropoles reste des aliments achetés dans les circuits longs de la grande distribution. Produits standardisés, respectant les normes sanitaires, ces produits alimentaires sont aussi alignés sur des normes de commercialisation répondant aux aspirations du plus grand nombre. La concentration des habitants dans les centres urbains et le développement des modes de productions agricoles de plus en plus intégrés dans des filières technico-économiques créent peu à peu une distance entre producteurs et consommateurs (Morgan et Sonnino, 2010). Malgré l'engagement de certaines villes telles que Rennes, Amiens ou Paris, de favoriser les circuits courts et les productions locales pour l'alimentation de leurs habitants, les interrelations entre les espaces de productions agricoles et les aliments consommés ne sont pas toujours perçues par les citoyens, ni inscrites dans le territoire métropolitain comme le montrent les géographes Camille Hochedez et Julie Le Gall à propos de la métropole lyonnaise (Hochedez et Le Gall, 2015). Les systèmes de production de ces biens alimentaires, leur acheminement sur de longues distances, génèrent pourtant des coûts environnementaux non négligeables.

Enfin, et cette question préoccupe nombre de gestionnaires et de spécialistes de l'aménagement des territoires, l'extension des espaces artificialisés engendrée par l'attractivité des centres urbains se réalise presque exclusivement au détriment de terres agricoles. Ces espaces couvraient ainsi 5 millions d'hectares en 2014, soit près de 9 % de la France métropolitaine. En trente ans, ces espaces ont progressé de 65 %. Avec un rythme moyen de 48 000 ha par an au cours de ces trente dernières années, l'artificialisation totale de l'espace agricole ne représente que 7 % de la SAU en France, mais elle concerne en grande partie

les terres aux potentiels agronomiques les plus intéressants. La lutte contre la consommation de terres agricoles et naturelles en pourtour d'agglomération a ainsi fait l'objet d'un texte de loi promouvant la densification des villes. « Refaire la ville sur la ville » est un des mots d'ordre de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (dite loi SRU) de 13 décembre 2000, repris par la loi du 12 juillet 2010 portant sur engagement national pour l'environnement (dite loi Grenelle II). En Île-de-France, l'agriculture a été pensée dans les dernières décennies en articulation explicite avec une volonté de densification de la métropole parisienne pour ne citer qu'elle, de limitation et de mise en ordre de son extension. À une échelle fine, l'apparition de « projets agri-urbains » est révélatrice (Poulot, 2014). Une nouvelle figure de l'urbanisme apparaît, la lisière urbaine, censée contenir l'extension urbaine par un aménagement des franges périurbaines (Raymond *et al.*, 2015). Ainsi, la concordance de nombreuses crises environnementales dévoile les limites du modèle urbain tel qu'il se déploie dans l'espace depuis le XX^e siècle.

Limites politiques des solutions de la « ville durable »

En réponse à ces constats, les principaux acteurs publics et privés de l'économie urbaine ont globalement repris les principes du concept de « développement durable » comme nouveau cadre de la production de l'espace urbain (Béal, 2011). Ce choix est loin d'être anodin puisqu'il conditionne la poursuite des objectifs de protection de l'environnement au maintien de la production de richesses dans un contexte d'intégration à l'économie de marché. Or, au cœur de cette équation à l'énoncé plutôt clair se nichent plusieurs obstacles de fond qui entravent la mise en œuvre de solutions satisfaisantes.

D'un côté, les problèmes environnementaux évoqués plus haut devraient imposer de rechercher des solutions locales, adaptées à chaque contexte écologique et social, solutions parfois radicales, initiatrices de transitions. Or la démocratie participative, pourtant régulièrement invoquée par le législateur, se heurte à des difficultés de mise en œuvre qui limite grandement l'influence du citoyen sur l'évolution de son environnement de vie. En effet, la complexité des processus à l'œuvre, l'insuffisance des moyens techniques et financiers des autorités publiques, la recherche de solutions originales ou de la paix sociale conduisent à associer les populations à la gouvernance des aires urbaines et des métropoles en particulier. La loi du 27 février 2002, relative à la démocratie de proximité (dite loi Vaillant), entérine ces appels aux citoyens en posant l'obligation pour les communes de plus de 80 000 habitants de créer un ou plusieurs conseils de quartier, ce qui contraste avec le peu d'éléments permettant un tel investissement dans les communes périurbaines, en mal de reconnaissance politique et citoyenne. Les scènes dites de démocraties participatives se multiplient : réunions

publiques, conseils citoyens, conseils de quartiers... Les dispositifs participatifs se développent : budgets participatifs, appels à projets, plateformes numériques, organisation de *meet-ups*... Cependant, les analyses de ces scènes et dispositifs dits « participatifs » montrent que les habitants y sont souvent instrumentalisés par une élite administrative ou politique constituant les oligarchies urbaines (Rancière, 2005 ; Abram, 2007 ; Blondiaux et Sintomer, 2009 ; Boltanski, 2009...). Les initiatives ou les projets de changements radicaux y sont souvent étouffés au profit d'une présentation apaisée de démarches qui, somme toute, ne s'écartent pas du mode de développement du fait urbain pensé par et pour les acteurs publics et privés de l'économie urbaine globalisée.

De notre point de vue, ce constat, qui semble partagé par la plupart des observateurs, témoigne du fait que la construction et l'identification de solutions environnementales locales entrent en fait en tension avec l'impératif principal de ces acteurs qui est de maintenir l'attractivité économique de l'espace urbain. Or, comme nous l'avons rappelé, les conditions dans lesquels cet objectif s'impose depuis le milieu du XX^e siècle sont celles de la mise en concurrence des territoires pour l'affectation des capitaux d'investisseurs financiers. La mondialisation de l'économie et des échanges se traduit en effet par un renforcement de la puissance des métropoles, qui, reliées entre elles, entrent en compétition les unes avec les autres. Les formes de compétitivité alors privilégiées favorisent le plus souvent des atouts similaires entre métropoles du monde : connectivité, qualité de la main-d'œuvre, climat politique et culturel propice à l'innovation, etc. Le territoire en tant que ressource n'est guère valorisé dans ce type de perspective, et il en découle une standardisation économique et paysagère perceptible jusqu'aux franges de l'agglomération.

Dans ce contexte, une uniformisation des réponses proposées par les villes aux enjeux environnementaux est également perceptible. Si la charte d'Aalborg entend en 1995 promouvoir des approches urbanistiques soucieuses de la spécificité des sites, dans la pratique, on voit émerger un ensemble de solutions essentiellement techniques aux enjeux de la durabilité urbaine. La circulation intense de modèles de quartiers durables ou « écoquartiers » en l'espace de quelques années est tout aussi révélatrice d'une normalisation des prises en charge d'enjeux environnementaux aux aspects locaux pourtant différenciés. Une grande partie des réponses aux crises environnementales contemporaines apparaît sous la forme de changements techniques ou technologiques (nouveaux équipements de traitement des déchets, nouvelles formes de végétalisation de la ville, nouvelles motorisations des véhicules...). La performance de ces équipements urbains s'évalue en fonction de leurs impacts sur l'environnement local, parfois au prix d'un impact plus lointain comme le montre l'écologue Marc Barra à partir d'une analyse des conséquences sur la biodiversité globale de certaines pratiques urbaines locales pourtant promues pour leur caractère environnemental

(Barra, 2015). De nombreux matériaux utilisés pour la construction de la ville ou l'alimentation des urbains représentent des centaines de millions de tonnes de matières premières. Celles-ci sont cultivées ou extraites, transformées hors des centres urbains puis transportées jusqu'à la ville (Barles, 2002). Ces actions ont un impact sur l'environnement loin de la ville, montrant ainsi les limites de ces réponses technologiques. Pourtant, ce sont bien ces réponses technologiques, souvent reproduites à l'identique, qui sont généralement adoptées.

Conséquence plus problématique de cette tendance, l'adoption de solutions techniques généralisables confine les résidents à un rôle de simple exécutant de consignes définies par les autorités. Cette dissolution perceptible des liens à l'espace habité sous l'effet d'un encadrement institutionnel de la production de l'espace se constate, par exemple, dans la perte de la culture du risque chez de nombreuses populations habitant des espaces inondables. La particularité de ces espaces, pourtant structurante, ne guide plus, ou de moins en moins, les pratiques et comportements (Lave et Lave, 1991 ; Terpstra, 2011). La gestion institutionnelle du risque repose non plus sur une adaptation comportementale mais sur une mise en sécurité des biens et des personnes par une autorité considérée comme légitime et responsable. L'instauration de Plans de prévention des risques d'inondation repose sur une stricte logique de zonage et encadre la construction de logements. De même, l'édification, même très onéreuse, d'infrastructures sécurisées, telles que des ponts, est préférée aux passages à gué qui supposent une adaptation des comportements individuels aux variations de débit du cours d'eau. Les habitants des villes prennent ainsi l'habitude de se tourner vers les autorités pour sécuriser, aménager, entretenir, voire concevoir leurs habitats.

La frange périurbaine : une marge de manœuvre à l'écart des regards ?

Pour Henri Lefebvre, la ville est, certes, une centralité mais elle est, d'abord, une appropriation par l'usage. Elle est « lieux de rencontres et d'échanges, aux rythmes de vie et emplois du temps permettant l'**usage**⁶ plein et entier de ces moments et lieux, etc. [...] La ville et [la] vie quotidienne dans la ville deviennent œuvre, **appropriation**, valeur d'usage (et non valeur d'échange) » (Lefebvre, 1968). L'intégration des mécanismes de la production de la ville dans l'économie de marché mondialisée se traduit pour lui par le triomphe de la valeur d'échange sur la valeur d'usage. Dans la perspective de mise en compétition des territoires par les acteurs de l'économie mondialisée, le dessein urbain effacera ainsi la valeur d'usage particulière à chaque lieu pour la généralisation d'une valeur d'échange pour au moins une partie des individus composant la population urbaine.

6. Souligné par Henri Lefebvre.

Porteuses de moins d'enjeux, moins visibles par le pouvoir, souvent négligées dans le dessein urbain, les franges urbaines offrent peut-être l'avantage d'une réaffirmation des valeurs d'usage de l'espace. En effet, comme les pieds des remparts de la citadelle sont dans l'angle mort de ceux qui veillent et défendent le pouvoir en place, les franges périurbaines ne sont pas sous le regard du pouvoir, davantage préoccupé à surveiller l'horizon où se positionnent les concurrents ou les espaces à organiser autour de la recherche de gains de performances. Marges des centres, intermédiaires entre deux espaces aux fonctions clairement identifiées, les franges périurbaines peuvent s'envisager comme des espaces de relative liberté.

Dénuées des ressources les plus recherchées par les principaux acteurs de la gouvernance urbaine, parce qu'elles ne peuvent être englobées dans les approches de la ville durable telle qu'elle s'est définie depuis une vingtaine d'années, parce que leur valeur symbolique est faible et que la plupart des acteurs publics comme privés n'y accordent qu'une attention modeste, nous pouvons faire l'hypothèse que les franges périurbaines offrent un cadre sans doute moins normé que les centres urbains.

Les combinaisons de ressources offertes par les franges périurbaines en font de possibles lieux d'accueil. Au-delà de leurs singularités morphologiques, ces franges périurbaines peuvent ainsi constituer, pour différentes populations, des lieux privilégiés de mises à l'écart, mises à l'écart subies ou mises à l'écart choisies. Lieu de résidence pour des populations aisées qui y recherchent les aménités de la campagne tout en restant définitivement en ville, lieu de refuge pour des populations plus fragiles qui ne peuvent se loger en centre-ville ou dans les faubourgs.

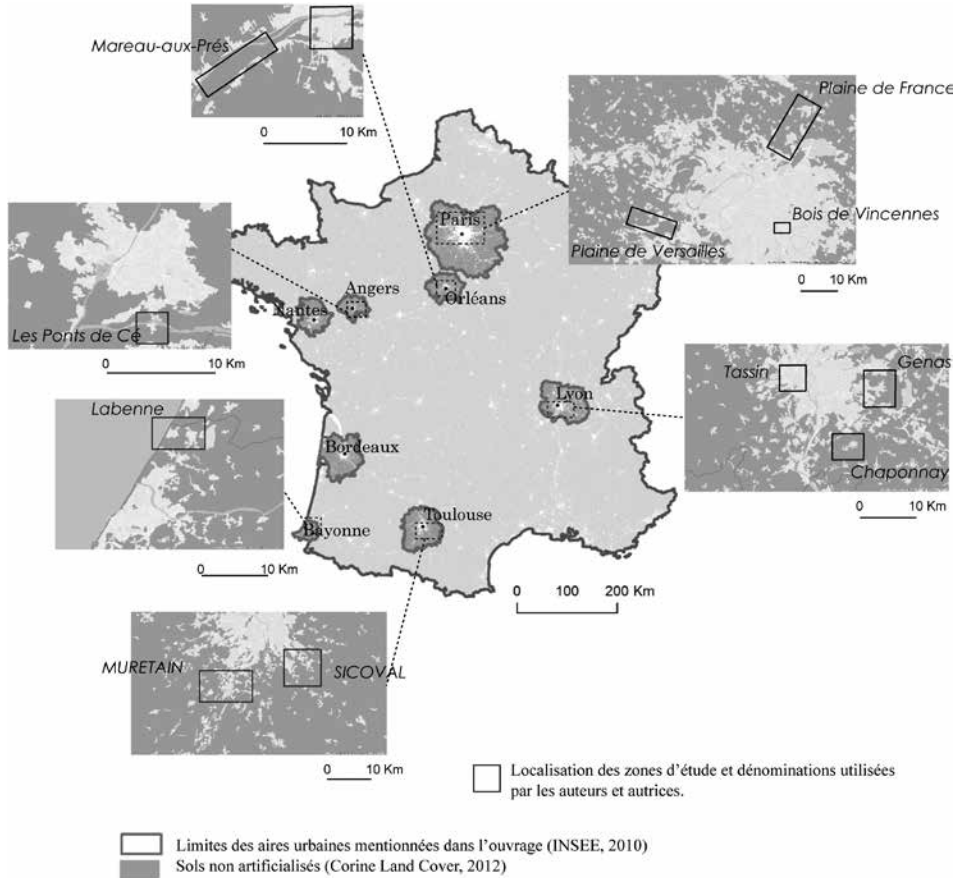
À la façon des marges d'un cahier, ces espaces peuvent alors être des lieux où s'essayaient différentes initiatives. Moins structurées que les cœurs de ville, elles pourraient être le lieu de pratiques habitantes originales exploitant à la fois les différentes ressources disponibles mais aussi les degrés de liberté offerts par cette position de bordure. L'originalité des configurations et des dynamiques spatiales et sociales de ces franges périurbaines n'a pourtant que peu été étudiée. C'est pourtant peut-être dans ces espaces de marge que des initiatives sont possibles, que des nouvelles territorialités se construisent, que s'esquissent des formes de résistance aux dynamiques d'urbanisation et d'assujettissement. C'est peut-être dans ces lieux que l'on peut observer de nouvelles urbanités.

MARGINALISATION, RÉSISTANCES ET INNOVATIONS DANS LES FRANGES PÉRIURBAINES : ILLUSTRATIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

À partir d'exemples empruntés à différents terrains de France métropolitaine, cet ouvrage questionne ces franges périurbaines. Les espaces étudiés sont situés

en région parisienne (Grésillon, Amat et Kneur ; Raymond, Noël, Fourault-Cauët et Darly), région lyonnaise (Faburel et Girault) en bord de Loire (Sajaloli), aux abords de Toulouse (Michon et Loudier-Malgouyres) ou de Bayonne (Bouisset et Degrémont). Les franges étudiées au sein de cet ouvrage apparaissent hétérogènes, tout d'abord quant à leur localisation (voir figure 1).

Figure 1 : Aires urbaines et localités mentionnées dans l'ouvrage.



Conception et réalisation : DARLY, 2019.

Ainsi, certaines des études proposées renvoient à des espaces de marges situés au cœur même des pôles urbains mais singuliers par leur paysage. Celui-ci peut être non bâti comme c'est le cas du bois de Vincennes, scruté par Étienne Grésillon, Jean-Paul Amat et Océane Kneur. Il peut aussi laisser apparaître des constructions plus ou moins précaires comme dans le cas des Ecosolies, site

d'économie sociale et solidaire au cœur de l'île de Nantes, mais utilisant des usines désaffectées, étudié par Valérie Billaudeau et Arnaud de Lajartre. Il peut encore se distinguer par une densité moindre qu'au cœur des agglomérations comme à Tassin-la-Demi-Lune, commune de l'agglomération lyonnaise évoquée par Guillaume Faburel et Mathilde Girault. Par leur forme, et leur localisation au sein des agglomérations, cette première forme de frange peut faire figure d'enclave. Les échanges de ces franges avec le reste du pôle urbain, que l'on raisonne en termes d'emploi ou de pratiques habitantes, peuvent apparaître facilités par la proximité physique avec le centre. Pour autant, ces franges internes sont à l'écart des dynamiques métropolitaines. Cette mise à l'écart, ressentie par l'ensemble des acteurs, peut être choisie ou subie, entretenue ou combattue. Faisant figure d'espaces plus ou moins sanctuarisés face à la croissance urbaine du fait des risques qui les affectent – comme c'est le cas sur les bords de Loire – ou d'un statut foncier inaliénable – cas manifeste du bois de Vincennes –, ces franges internes apparaissent singulières, espaces de faibles densités appropriés par des populations particulièrement précaires ou marginalisées.

Plusieurs des textes renvoient à une autre catégorie de franges, davantage localisées en bordure des agglomérations voire en bordures périurbaines. Parfois définies comme des « fronts » urbains, dans une lecture renvoyant à un étalement jugé néfaste, ou *a contrario* appréhendées autour du terme de « lisière », davantage évocateur, notamment pour les acteurs locaux, d'une articulation choisie entre espaces bâtis et espaces ouverts environnants. Ces franges se distinguent en premier lieu par l'éloignement physique aux centres urbains dont elles dépendent. Moins denses du point de vue de l'habitat, ces franges se singularisent par une plus grande disponibilité foncière que les franges internes précédemment évoquées. Elles se différencient également par une relation à la réalité urbaine plus ambiguë : ces franges, très diverses socialement, connaissent des processus partiellement contradictoires, notamment entre construction progressive d'espaces publics, les attachant progressivement à la ville, et définition de nouveaux espaces communs, répondant aux attentes d'activités de loisirs en contexte de nature dans les bordures des villes. Les études effectuées par Perrine Michon et Céline Loudier-Malgouyres dans plusieurs communes périurbaines de Toulouse illustrent ces articulations complexes. L'attachement à des paysages ruraux peut y être marqué, et le maintien d'un statut de limite avec le monde rural revendiqué comme le montrent les exemples landais de Labenne et Labenne-Océan, analysés par Christine Bouisset et Isabelle Degrémont. De même, la peur perceptible d'une hypothétique construction future transparait chez certains habitants des franges périurbaines parisiennes, attachés à l'ouverture sur l'horizon offerte par les grandes cultures... alors même que leurs voisins peuvent n'y accorder aucune attention comme le découvrent Richard Raymond, Blandine Noël,

Véronique Fourault-Cauët et Ségolène Darly. D'un point de vue morphologique, ces franges peuvent apparaître ressortir davantage de la ligne que de l'enclave. Plus ou moins épaisses et poreuses, présentant une grande diversité morphologique, elles se distinguent du fait urbain, mais aussi de l'espace rural, et font l'objet d'un questionnement explicite de leurs usagers quant à leur statut, leur insertion ou leur retrait de l'espace urbain. En parallèle, leur appartenance aux paysages ruraux est également interrogée par les habitants.

On le voit, l'ensemble des textes proposés dans cet ouvrage suggère d'interroger non seulement la diversité géographique des franges urbaines françaises, mais aussi la diversité des pratiques habitantes qui s'y exercent. Ces espaces à l'écart de l'urbain et du rural peuvent apparaître comme des lieux de marginalisation où des populations en grande difficulté sociale viennent trouver refuge. Ce sont aussi des lieux d'opportunité où certains trouvent des ressources nécessaires pour des activités difficiles à déployer en ville. Ce sont encore des lieux de résistance où des populations revendiquent un droit à la différence face aux dynamiques d'uniformisation. Ceci se traduit parfois par des formes de défense d'un cadre de vie original investi par des individus partageant les mêmes valeurs ou les mêmes modes de vie. Mais ce sont surtout des territoires où s'inventent de nouvelles formes de régulations sociales, plus informelles que celles, très normalisées, des espaces urbains. Ce sont de nouveaux lieux de sociabilités, locales ou publiques, qui ont « des formes et des fonctionnements spécifiques, qui les distinguent et les démarquent de celles et ceux hérités de la ville dense » comme le notent les géographes Perrine Michon et Céline Loudier-Malgouyres. Ces franges périurbaines sont des lieux où s'essaient de nouveaux rapports à l'espace habité qui transcendent les normes urbanistiques et aménagistes. De nouvelles formes de territorialités sont esquissées, inventées et expérimentées (Grésillon, Amat et Kneur ; Michon et Loudier-Malgouyres ; Sajaloli ; Raymond, Noël, Fourault-Cauët et Darly ; Faburel et Girault). Ces territoires apparaissent ainsi comme de formidables laboratoires où des innovations apparaissent, où de véritables formes de transitions se mettent en place. Mais ce sont aussi de formidables laboratoires pour l'analyse des articulations souvent complexes entre marges sociales et spatiales. Ce faisant, ces études de cas permettent de mettre en évidence les territorialités multiples des franges urbaines, entendues comme les sentiments d'appropriation complexes de ces lieux, appréhendés en contrepoint des normes et représentations des espaces urbains.

Entre hypermobilité métropolitaine et désir d'ancrage, les franges urbaines et périurbaines étudiées offrent des ressources sociales et spatiales pour différentes populations. Souvent pensés comme présentant une moindre urbanité, celle-ci étant entendue comme caractéristique de la ville combinant densité et diversité (Lévy et Lussault, 2013), les habitants des franges étudiées apparaissent *a contrario*

profiter de la faiblesse relative des normes urbaines qui les régissent pour établir des formes de territorialités et de modes d'habiter originaux, marqués à la fois par des processus de mise à l'écart ou de marginalisation mais aussi par des formes de résistances et d'innovations.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ABRAM Simone, 2007, « Participatory Depoliticisation: The Bleeding Heart of Neo-Liberalism », in Catherine NEVEU (dir.), *Espace public et engagement politique. Enjeux et logiques de la citoyenneté locale*, Paris, L'Harmattan, p. 113-133.
- AMAR Georges, 2010, *Homo mobilis, le nouvel âge de la mobilité*, Paris, FYP.
- BACQUÉ Marie-Hélène et LÉVY Jean-Pierre, 2009, « Ségrégation », in Jean-Marc STÉBÉ et Hervé MARCHAL (dir.), *Traité sur la ville*, Paris, Presses universitaires de France, p. 303-352.
- BARRA Marc, 2015, *La biodiversité grise : concept et applications*, Paris, Natureparif.
- BARLES Sabine, 2002, « Le métabolisme urbain et la question écologique », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 92, p. 143-150.
- BAUER Gérard et ROUX Jean-Michel, 1976, *La Rurbanisation, ou la ville éparpillée*, Paris, Le Seuil.
- BÉAL Vincent, 2011, « Ville durable et justice sociale. Ce que le développement durable nous dit de la production de l'urbain », in Vincent BÉAL, Mario GAUTHIER et Gilles PINSON (dir.), *Le développement durable changera-t-il la ville ? Le regard des sciences sociales*, Saint-Étienne, Presses universitaires de Saint-Étienne, p. 239-259.
- BERGER Martine, 2004, *Les Périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée*, Paris, CNRS Éditions, coll. « Espaces et milieux ».
- BERGER Martine, ARAGAU Claire et ROUGÉ Lionel, 2014, « Vers une maturité des territoires périurbains. Développement des mobilités de proximité et renforcement de l'ancrage dans l'Ouest parisien », *Echogéo*, n° 27, [<http://echogeo.revues.org/13683>].
- BERQUE Augustin, 2007, « Qu'est-ce que l'espace de l'habiter ? », in Thierry PAQUOT, Michel LUSSAULT et Chris YOUNÈS (dir.), *Habiter, le propre de l'humain*, Paris, La Découverte, p. 53-67.
- BLONDIAUX Loïc et SINTOMER Yves, 2009, « L'impératif délibératif », *Rue Descartes*, n° 63, p. 28-38.
- BOLTANSKI Luc, 2009, *De la critique. Précis de sociologie de l'émancipation*, Paris, Gallimard.
- BONNEUIL Christophe et FRESSOZ Jean-Baptiste, 2013, *L'événement Anthropocène. La Terre, l'histoire et nous*, Paris, Le Seuil, coll. « Anthropocène ».
- BONNIN-OLIVEIRA Séverine, 2013, « La fin des périphéries urbaines », *EspacesTemps.net*, [<http://www.espacestems.net/articles/la-fin-des-peripheries-urbaines>].

- BOURDEAU-LEPAGE Lise, HURIOT Jean-Marie et PERREUR Jacky, 2009, « À la recherche de la centralité perdue », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 3, juillet, p. 549-572.
- BOUTEFU Emmanuel, 2007, « Végétaliser les villes pour atténuer les îlots de chaleur urbains », *Techni.Cités*, n° 129, p. 20-21.
- BÜLHER Eve-Anne, DARLY Ségolène et MILIAN Johan, 2015, « Arènes et ressources du droit au village : les ressorts de l'émancipation dans les campagnes occidentales au XXI^e siècle », *Justice spatiale | Spatial Justice*, n° 7, janvier.
- CANTAT Olivier, 2004, « L'îlot de chaleur urbain parisien selon les types de temps », *Noréis environnement, aménagement*, p. 75-102.
- CHARMES Éric, 2011, *La ville émiétée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris, Presses universitaires de France.
- CHARTIER Denis et RODARY Estienne (dir.), 2016, *Manifeste pour une géographie environnementale. Géographie, écologie et politique*, Paris, Les Presses de Sciences Po, coll. « Développement durable ».
- CHOAY Françoise, 1994, « La mort de la ville et le règne de l'urbain », in Jean DETHIER et Alain GUIHEUX (dir.), *La Ville : art et architecture en Europe, 1873-1993*, Paris, centre Georges Pompidou, p. 26-35.
- CUSIN François, LEFEBVRE Hugo et SIGAUD Thomas, 2016, « La question périurbaine. Enquête sur la croissance et la diversité des espaces périphériques », *Revue française de sociologie*, vol. 57, n° 4, p. 641-679.
- FABUREL Guillaume, 2018, *Les métropoles barbares. Démondialiser la ville, désurbaniser la terre*, Paris, Le passager clandestin.
- FONTES-ROUSSEAU Camille et JEAN René, 2015, « Utilisation du territoire. L'artificialisation des terres de 2006 à 2014 : pour deux tiers sur des espaces agricoles », *Agreste Primeur*, n° 326, [<http://agreste.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/primeur326.pdf>].
- GUILLUY Christophe, 2014, *La France périphérique*, Paris, Flammarion.
- HALFACREE Keith, 2007, « Trial by Space for a "radical rural": Introducing alternative Localities, Representations and Lives », *Journal of Rural Studies*, vol. 23, n° 2, p. 125-141.
- HARVEY David, 1985, *The Urbanization of Capital*, Baltimore, John Hopkins University Press.
- HARVEY David, 2008, *Géographie de la domination*, Paris, Les prairies ordinaires.
- HOCHEDÉZ Camille et LE GALL Julie, 2015, « Quel accès des urbains issus des "Suds du Nord" à la campagne ? L'éducation aux ressources agricoles, un instrument pour connecter les marges urbaines défavorisées aux espaces productifs proches et aller vers davantage de justice alimentaire », communication au colloque international « Villes et campagnes en relations. Regards croisés Nords/Suds », LABEX Dynamite, Paris, 9-11 juin 2015.

- LAVE Tamara Rice et LAVE Lester B., 1991, « Public Perception of the Risks of Floods: Implications for Communication », *Risk Analysis*, vol. 11, n° 2, p. 255-267.
- LEFEBVRE Henri, 1968, *Le Droit à la ville*, Paris, Anthropos/Le Seuil, coll. « Points », 2^e édition.
- LEFEBVRE Henri, 1970, *La Révolution urbaine*, Paris, Gallimard, coll. « Idées ».
- LEJEUNE Caroline et VILLALBA Bruno, 2015, « La justification durable comme extension du productivisme. Le Grand prix national des EcoQuartiers, la zone de l'Union (Nord, France) », in Jérôme BOISSONADE et Katja HACKENBERG (dir.), *Sociologie des approches critiques du développement et de la ville durables*, Paris, Petra.
- LEVY Jacques et LUSSAULT Michel, 2013, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.
- LUSSAULT Michel, 2007, *L'homme spatial*, Paris, Le Seuil.
- MASSON Valéry, 2010, « Micro-climat urbain. La ville dans les mailles du modèle », *Météo - le Magazine*, n° 9, p. 10-12.
- MATHIEU Nicole, 2004, « Habiter le dedans et le dehors : la maison ou l'Eden rêvé et recréé », *Strates*, n° 11, p. 267-288.
- MATHIEU Nicole, 2007, « L'évolution des modes d'habiter : un révélateur des mutations des sociétés urbaines et rurales », in Yves LUGINBÜHL (dir.), *Nouvelles urbanités, nouvelles ruralités en Europe*, Bruxelles/Bern/Berlin/Frankfurt am Main/New York/Oxford/Wien, Peter Lang, p. 25-45.
- MATHIEU Nicole, BLANC Nathalie, GAJEWSKI Philippe, GRÉSILLON Lucie, HEBERT Florent, HUCY Wandrille, MOREL-BROCHET Annabelle et RAYMOND Richard, 1996, « Rural et urbain : unité et diversité dans les évolutions des modes d'habiter », in Marcel JOLLIVET et Nicole EIZNER (dir.), *L'Europe et ses campagnes*, Paris, Presses FNSP.
- MENDRAS Henri, 1977, « Bauer Gérard, Roux Jean-Michel, *La rurbanisation ou la ville éparpillée* [compte rendu] », *Revue française de sociologie*, 18 (1), p. 147-149.
- MORGAN Kevin et SONNINO Roberta, 2010, « The urban Foodscape: world Cities and the new Food Equation », *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 3 (2), p. 209-224.
- PAQUOT Thierry, 1990, *Homo urbanus : Essai sur l'urbanisation du monde et des mœurs*, Paris, éditions du Félin.
- PAQUOT Thierry, 2006, *Terre urbaine. Cinq défis pour le devenir urbain de la planète*, Paris, La Découverte.
- POULOT Monique, 2013, « Du vert dans le périurbain », *EspacesTemps.net*, [http://www.espacestemp.net/articles/du-vert-dans-le-periurbain/].
- POULOT Monique, 2014, « L'invention de l'agri-urbain en Île-de-France. Quand la ville se repense aussi autour de l'agriculture », *Géocarrefour*, 89/1-2, [http://geocarrefour.revues.org/9363].

- PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse, 1976, « Fonctions et hiérarchie des villes françaises », *Annales de géographie*, p. 385-440.
- PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse, 1978, *Les dimensions du changement urbain*, Paris, CNRS Éditions.
- RAFFESTIN Claude, 1986, « Territorialité : Concept ou paradigme de la géographie sociale ? », *Geographica Helvetica*, n° 2, p. 91-96.
- RANCIÈRE Jacques, 2005, *La Haine de la démocratie*, Paris, La Fabrique.
- RAYMOND Richard, BERINGUIER Philippe, BONIN Sophie, DARLY Ségolène, DERIOZ Pierre, FOURAULT-CAUËT Véronique *et al.*, 2015, « Les paysages des franges périurbaines, transitions ou parois de verre ? », in Yves LUGINBÜHL (dir.), *Biodiversité, paysage et cadre de vie, la démocratie en pratique*, Paris, Victoires édition, p. 71-89.
- RAYMOND Richard, LUGINBÜHL Yves, SEGUIN Jean-François, CEDELLE Quentin et GRARE Hélène, 2015, *Les Atlas de paysages. Méthode pour l'identification, la caractérisation et la qualification des paysages*, Paris, éditions du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.
- ROUGÉ Lionel, 2005, « Les "captifs" du périurbain : Voyage chez les ménages modestes installés en lointaine périphérie », in Guénola CAPRON, Hélène GUETAT et Geneviève CORTES (dir.), *Liens et lieux de la mobilité*, Belin, coll. « Mappemonde », p. 129-144.
- ROUGÉ Lionel, 2012, « Retour dans les espaces de la "captivité périurbaine" : diversification des parcours de vie et affirmation de logiques d'autonomisation », *Sud-Ouest européen*, n° 31, p. 43-53.
- ROUGÉ Lionel (dir.), 2013, *Réhabiliter le périurbain, comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?*, Paris, Loco.
- SAINTENY Guillaume, 2008, « L'étalement urbain », *Responsabilité et environnement*, n° 49, p. 7-16.
- SAJALOLI Bertrand, 2016, « La marge rurale, épicerie de la contestation et laboratoire de l'innovation sociale », in Étienne GRÉSILLON, Frédéric ALEXANDRE et Bertrand SAJALOLI (dir.), *La France des marges*, Paris, Armand Colin, p. 412-419.
- SAKHY Ariane, 2016, *Îlots de chaleur et morphologie urbaine de l'agglomération parisienne. Conséquences sur la mortalité durant la canicule de 2003*, thèse de doctorat sciences de l'homme et société, université Paris Diderot, Sorbonne Paris Cité.
- SCOTT Allen J., 2012, *A World in Emergence: Cities and Regions in the 21st Century*, Cheltenham, Edwar Elgar.
- STÉBÉ Jean-Marc et MARCHAL Hervé, 2014, *La sociologie urbaine*, Paris, Presses universitaires de France.
- STORPER Michael, 2013, *Keys to the City: How Economics, Institutions, social Interaction and Politics Shape Development*, Princeton, Princeton University Press.

TERPSTRA Teun, 2011, « Emotions, Trust and perceived Risk: affective and cognitive Routes to flood preparedness Behavior », *Risk Analysis*, vol. 31, issue 10, p. 1658-1675.

VILLALBA Bruno, 2016, « Temporalités négociées, temporalités prescrites L'urgence, l'inertie, l'instant et le délai », in Bernard HUBERT et Nicole MATHIEU (dir.), *Interdisciplinarités entre Natures et Sociétés*, Bruxelles, Peter Lang, p. 89-109.