

Éditorial

Du périurbain stigmatisé au périurbain valorisé ?

Paul Cary^a et Sylvie Fol^b

^a Université Lille 3 / CERIES

paul.cary@univ-lille3.fr

^b Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne / Géographie-Cités

sylvie.fol@univ-paris1.fr

La revue *Géographie, économie, société* accueille un numéro spécial consacré au périurbain, coordonné par deux jeunes chercheurs, Florent Le Néchet et Hélène Nessi¹. Les cinq articles et l'introduction qui constituent ce numéro défendent la thèse selon laquelle le périurbain aurait connu des transformations importantes nécessitant un changement de regard sur les espaces qui le composent, voire un effort de re-conceptualisation. Sans entrer dans le détail des articles, présentés dans l'introduction, on peut synthétiser les thèses défendues selon trois angles : le périurbain serait devenu mature, plus attachant et potentiellement plus durable.

Nombre d'espaces périurbains auraient d'abord atteint une forme de maturité. Les articles de ce numéro mettent largement l'accent sur la question de la consolidation des services et des commerces de proximité dans les territoires périurbains, à tel point que les habitants du périurbain tendraient même à fuir les centres commerciaux à la fréquentation desquels on les a longtemps associés. Les différents auteurs insistent également sur des formes de stabilisation dans les paysages et notamment la prise en compte des « espaces ouverts » et surtout l'importance de ceux-ci dans les discours des habitants et dans les stratégies des élus locaux. Autre argument de taille : on observe désormais des populations qui ont vieilli sur place, qui s'y sont enracinées, signal de territoires qu'on ne peut plus définir par l'entre-deux ou le temporaire...

¹ Numéro suivi par Paul Cary et Sylvie Fol pour le comité de rédaction de GES.

Ensuite, et c'est le corollaire du premier argument, ces territoires seraient également devenus plus attachants : par leurs aménités, ils contribuent à impliquer davantage les habitants dans leurs lieux de résidence ou à proximité immédiate. De fait, les espaces (ou)verts sont devenus bien davantage qu'un simple cadre d'arrière-plan, agréable mais non-utilisé car ils sont désormais largement pratiqués à des fins de consommation ou de loisirs. Même les fermes se sont ouvertes aux visites et aux achats. L'apprentissage progressif de ces ressources par les habitants révélerait le fait que le périurbain n'est plus simplement une étape dans les parcours résidentiels mais qu'il offre désormais un intérêt en soi, comme en témoignerait la mesure du rétrécissement des bassins de vie. L'attachement au territoire aurait alors comme corollaire de nouvelles formes d'implication des habitants dans des associations et activités locales, recréant ainsi du capital d'autochtonie, de façon cependant très variable selon les milieux sociaux.

Enfin, et c'est certainement l'un des points les plus surprenants de ce numéro, les auteurs soulignent le potentiel de durabilité de ces espaces en matière environnementale : le développement des services locaux, l'usage plus intensif des TIC, le recours au télétravail, l'essor de nouveaux modes de transport collectif seraient à même de faire évoluer ces espaces vers plus de durabilité et de les protéger de la dégradation environnementale, même en cas de forte hausse du prix des carburants. Notons cependant que la durabilité ici évoquée ne prend en compte qu'un pan du problème environnemental, celui des déplacements.

Ces thèses n'épuisent bien entendu pas les débats actuels sur le périurbain, dont la représentation dominante est un champ de luttes au sens de Pierre Bourdieu. Cet avant-propos se propose donc de mettre en perspective quelques-uns des points de débats ou de controverses sur les espaces périurbains, peut-être moins évoqués par les articles qui suivent. L'émiettement paysager, social et politique du périurbain (Charmes, 2011) en est un élément de définition, qui rend difficile l'appréhension complète/homogène des espaces périurbains. Or, loin d'être un obstacle, cet état de fait nous semble être la condition d'une approche nuancée, voire ambivalente de ces espaces. On tentera d'appréhender cette ambivalence sous l'angle de deux thématiques dialectiques, qui permettent de diviser les approches du périurbain : l'autonomisation périurbaine vs la dépendance ; la mise en valeur de la diversité vs une tendance à l'homogénéisation. Enfin, nous questionnerons, au prisme d'une autre forme d'ambivalence, la diffusion récente du discours sur la nécessité d'un changement de regard sur le périurbain, qui nous semble occulter une réelle incapacité des politiques publiques à contenir son développement.

Autonomisation vs dépendance

Les territoires périurbains ont longtemps été associés à l'image négative de périphéries dépendantes de la ville-centre, peu fournies en services, en équipements et en commerces de proximité et mal desservies par les transports en commun. Dans la description de ces marges urbaines peu denses et caractérisées par un développement pavillonnaire destructeur des paysages et consommateur d'espace, les habitants sont vus comme contraints à des mobilités automobiles de longue portée et coûteuses, à la fois pour leurs budgets individuels et pour l'environnement. Ces représentations très négatives du périurbain, même si elles n'ont pas disparu, sont aujourd'hui contrebalancées par le développement de travaux scientifiques mettant en avant l'autonomisation croissante du périurbain, dont le développement serait de moins en moins dépendant de la ville-centre.

Ce processus d'autonomisation du périurbain serait lié à son entrée en « maturité » (Berger *et al.*, 2014). Cette maturité est liée en premier lieu à la diversification de la population. Les travaux récents montrent que l'image du couple avec enfants, représentation dominante du ménage périurbain, a fait long feu : la population du périurbain est de moins en moins homogène et les couples sans enfants, les retraités, les familles monoparentales y prennent une place croissante. De même, la mobilité résidentielle tend à diminuer et se traduit de plus en plus souvent par des déplacements de proximité. En région Ile-de-France, les flux traditionnels, de Paris et la petite couronne vers la grande couronne, diminuent au profit des déménagements internes à la périphérie, témoignant d'une autonomisation des mobilités résidentielles périurbaines. En matière de mobilité quotidienne, l'indépendance croissante du périurbain se traduit par une stabilisation des navettes domicile-travail et une tendance au rapprochement entre lieu de résidence et lieu de travail. Les auteurs constatent par ailleurs la densification des territoires périurbains, qui comptent une part encore faible mais croissante de logements collectifs. Les ressources locales y sont de plus en plus présentes, notamment dans des pôles secondaires, et les habitants tendent à les utiliser davantage. La maturation du périurbain se traduit ainsi par une familiarité et une connaissance plus fine des ressources du territoire, que les habitants mobilisent de façon accrue, marquant là encore un processus d'autonomisation par rapport à la ville-centre (Berger *et al.* 2014 ; Bonnin-Oliveira *et al.*, 2014).

Ces analyses qui décrivent avec beaucoup de finesse des tendances en cours dans les territoires périurbains ne peuvent cependant faire oublier que ces derniers sont encore loin de fonctionner de manière indépendante des espaces centraux. Même si les mobilités quotidiennes périurbaines ont connu récemment une stabilisation en région Ile-de-France (Bouleau et Mettetal, 2014), elles restent encore largement supérieures à celles des espaces centraux. Les travaux de Mohamed Hilal et de ses collègues (2014) montrent que l'extension spatiale du périurbain a provoqué une augmentation des temps de trajet pour rejoindre les pôles urbains. Or l'autonomie croissante des territoires périurbains en termes de ressources locales ne permet pas encore aux habitants, loin s'en faut, de trouver sur place l'ensemble des services dont ils ont besoin. Ainsi, la densité de services d'usage quotidien est plus faible dans les espaces périurbains que dans tous les autres types d'espaces² (DATAR, 2011). Les habitants sont donc forcés de se déplacer, parfois sur des distances importantes et en empruntant des trajets congestionnés, pour accéder à certains services et équipements de la vie courante.

La contrainte de mobilité se traduit par des dépenses de temps et d'argent plus lourdes pour les ménages périurbains. Elle s'exerce de manière encore plus forte sur les ménages modestes : moins motorisés que les ménages plus aisés, ils subissent beaucoup plus les effets de l'éloignement de la ville-centre en termes de temps et de budget de déplacements. Orfeuill et Pollachini avaient montré, en 1999, que si la part du budget logement reste stable quelle que soit la zone de résidence, la part du budget de déplacement aug-

² Les travaux de Magali Talandier cités dans le rapport de l'Observatoire des Territoires 2011 montrent qu'en 2009, le taux d'équipement pour 1 000 habitants, qui est en moyenne de 13 au niveau national, est de 10 dans le périurbain. Cette densité de services plus faible que dans les pôles urbains et même que dans les espaces ruraux s'explique à la fois par l'attraction qu'exercent les équipements de la ville-centre sur les habitants du périurbain et par le décalage entre la croissance démographique rapide de ces espaces et l'installation de nouveaux services (DATAR, 2011).

mente sensiblement avec la distance au centre de l'agglomération parisienne. Ainsi, en s'éloignant du centre, les ménages modestes cumulent des dépenses de logement qui diminuent peu et des dépenses de transport en forte augmentation, rendant leur situation financière parfois très précaire. Colombel *et al.* (2008) ont mis à jour et confirmé ces résultats, en montrant que dans les secteurs les plus éloignés du centre, le gain escompté par les ménages en termes de dépenses de logement est plus qu'absorbé par le surcroît de dépenses de déplacement.

Le périurbain demeure donc encore aujourd'hui le lieu de contraintes très fortes en termes de mobilité. Lionel Rougé avait bien montré dans sa thèse (2007) les effets de cette contrainte sur le développement d'un processus de « captivité ». Et même si ses travaux récents (2010) développent une approche plus nuancée, voire plus optimiste, des pratiques périurbaines, ils ne gommant pas ces difficultés. De même, les articles du présent numéro montrent bien que si les ménages déploient des stratégies pour minimiser la contrainte de mobilité, elle n'en demeure pas moins centrale dans la gestion de leur vie quotidienne. De plus, les approches de certains articles, plutôt centrées sur la région parisienne, tendent certainement à enjoliver les conditions de vie des habitants en périurbain. Ces territoires périurbains proches de la métropole parisienne sont certainement mieux desservis que des territoires de l'Orne ou de l'Aisne en services et aménités. À cet égard, une partie des habitants de ces territoires étant plus aisés, il n'est pas étonnant que leurs ancrages locaux soient davantage valorisés, notamment (cf. article de Poulot *et al.*) parce que les ménages qui y vivent peuvent s'en extraire facilement.

Cette ambivalence du périurbain, visible dans le balancement entre dépendance et processus d'autonomisation, se manifeste également dans les caractéristiques sociales des habitants.

Diversité vs homogénéité

Les études ancrées sur des recherches de terrain approfondies sur la périurbanisation n'échappent pas à l'ambivalence des interprétations. Lorsqu'on lit *La France des petits-moyens* (Cartier *et al.*, 2008), qu'on se penche sur les analyses de Debroux (2011) ou qu'on se plonge dans la France pavillonnaire de *Tous propriétaires!* (Lambert, 2015), on peut identifier deux tendances.

La première est que les travaux de terrains, parfois dans une perspective historique, soulignent une certaine diversité sociale des habitants (position dans le parcours de vie, taille des familles, origine ethnique), soit lors de l'occupation première des lots, soit en distinguant les dates de construction des différents lotissements observés. Par exemple, les pionniers des années 1960 à Gonesse, proches des « aventuriers du quotidien » de Catherine Bidou (1984) ne ressemblent pas aux nouveaux arrivés des années 1980 ; et à Gonesse même, les lotissements plus récents sont d'un meilleur standing que les constructions initiales et contribuent à paupériser ces dernières par les déménagements qu'ils provoquent.

La seconde est que des tendances à l'homogénéisation sont visibles, parfois à une échelle moindre. Dans *La France des petits moyens*, les premiers arrivants des années 1960, qui n'ont pas déménagé, vivent péniblement le départ à partir des années 1980 de leurs (premiers) voisins et l'arrivée de ceux qui sont regroupés sous l'appellation de « Turcs » et qui deviennent progressivement majoritaires dans la zone des « pavillons en bandes ». Dans

l'ouvrage d'Anne Lambert, qui observe un lotissement dans une zone périurbaine des environs de Lyon, les habitants de la première tranche du lotissement (mieux aménagée) s'offusquent de l'arrivée d'une seconde vague d'habitants dans une tranche moins bien conçue³, sans cohérence d'ensemble, habitants dont les positions sociales sont légèrement inférieures aux leurs. Les conflits de voisinage et l'importance des différences sociales et ethniques dans leur survenue, rappellent ainsi fortement les descriptions classiques des grands ensembles, bien plus répandues, de Chombart de Lauwe (1960) à Lapeyronnie (2008) en passant par Chamboredon et Lemaire (1970). Cette tendance confirme ce qu'évoque Charmes avec « le syndrome du dernier arrivé » (2011, p. 107), qui fait du dernier habitant ayant emménagé dans un territoire périurbain le premier opposant à toute extension des constructions ou à toute modification du cadre de vie. Les analyses de Debroux (2011, 2013) soulignent d'ailleurs ces deux tendances : d'un côté, ce sont des ménages dont la trajectoire est très variable qui s'installent en périurbain (avec un enjeu très fort, le logement permettant de compenser ou de conforter sa position sociale), de l'autre on constate une différenciation sociale de communes proches.

Dès lors, les interprétations sont complexes. Anne Lambert, par son travail de terrain de longue haleine, insiste sur le fait que ces nouveaux lotissements ne sont souvent rien d'autre que des « HLM à plat » pour certains ménages qui s'endettent lourdement et qui tendent largement à sacrifier l'activité salariée (et la sociabilité) féminine à ce projet d'achat. À l'instar de Cartier *et al.*, elle souligne l'importance de la montée d'un vote de droite dure dans ces zones, même si subsistent des ancrages locaux et des formes de militantisme à gauche. Les analyses de terrain nous montrent en effet que les habitants dont la position sociale est fragilisée recourent à des arguments parfois culturels / ethniques pour mettre à distance leurs voisins. Il serait absurde de refuser de le voir : ces discours aux relents racistes sont nombreux et le vote d'extrême-droite prospère. Pour autant, en rester à l'énonciation des discours ne saurait faire figure d'analyse. L'arrivée d'immigrés ou de fils d'immigrés en périurbain (limitée mais significative) souligne d'abord l'ascension sociale de ces derniers. Il faut d'ailleurs remarquer qu'ils ne forment pas un groupe homogène d'autant que leurs propres discours tendent souvent à les dés-identifier au groupe des immigrés auxquels d'autres discours d'habitants les rattachent (lire les extraits d'entretien d'Anne Lambert en la matière, notamment p. 229). En outre, ce n'est pas tant leur arrivée qui pose problème aux habitants qui interprètent leur venue d'un mauvais œil, mais la propre immobilité de ces derniers. En ce sens, c'est bien la précarisation des classes populaires et des petites classes moyennes et la nécessité pour nombre de ménages fragiles économiquement de revoir leurs aspirations à la baisse qui doit être prise en compte. Anne Lambert souligne finalement que l'espoir de promotion sociale que l'achat d'une résidence avait nourri ne s'est pas concrétisé et que le ressentiment est d'autant plus fort que le périurbain renforce l'impression d'immobilité et le sentiment d'isolement, notamment chez les femmes, qui ont eu souvent un rôle moins moteur que leur mari dans la décision d'achat du logement périurbain. On pourrait résumer en soulignant que les petits déplacements à la hausse sur l'échelle sociale ont souvent comme corollaire de grands déplacements sur l'échelle spatiale, et que, à la baisse, en périurbain, ils ont souvent comme conséquence une immobilité spatiale qui est ressentie comme un déclassement social.

³ Une troisième tranche en locatif social est en cours de réalisation et suscite beaucoup de craintes.

Cette ambivalence des interprétations s'oppose au caractère assez univoque des thèses défendues par Guilluy (2014) dans *La France périphérique*⁴ ou des prises de position de Jacques Lévy (2013), sur la corrélation inverse entre accès aux aménités urbaines et vote en faveur du Front national. Interrogé par *Libération*, Éric Charmes, dont les écrits sont pris dans une profonde ambivalence puisqu'ils concilient le triple émiettement des territoires périurbains (cf. supra) avec des logiques communes (celle de la clubbisation, celle du rapprochement des habitants périurbains des valeurs traditionnellement associée à la ville – mixité, altérité...), ne réfute d'ailleurs pas toutes les analyses de Guilluy mais il incite à dissocier « périurbain » et « France périphérique »⁵. Il constate que « seuls les territoires périurbains les plus éloignés des centres peuvent être qualifiés de périphériques au sens de Guilluy. Cette confusion vient avant tout de ce que les uns finissent là où commentent les autres »⁶.

Ainsi, s'observent des tendances qui, finalement, ressemblent très fortement à ce qu'on observe dans les centres urbains en matière de différenciation socio-spatiale. D'abord, vus à une large échelle, les territoires périurbains sont hétérogènes socialement, c'est un fait. Ensuite, quand la loupe se rapproche, on note cependant une spécialisation par commune ou par lotissement. Enfin et surtout, à l'échelle ethnographique, l'observation du périurbain souligne l'importance pour les classes moyennes basses des petites distinctions, particulièrement en matière résidentielle et scolaire. On retrouve ici des pratiques et des stratégies de mise à distance également constatées chez les classes moyennes qui s'installent dans des quartiers populaires de proche banlieue encore fortement marqués par la pauvreté (Raad, 2012).

Inversion du regard ou justification de l'échec des politiques publiques ?

Les territoires périurbains ont longtemps été décrits de façon très critique parce qu'ils correspondaient à une politique publique née dans les années 1970 visant à ce que les ménages français se constituent un « patrimoine social », en réalisant « un placement de père de famille » (Bourdieu, 1990). Cette politique s'est progressivement centrée sur un spectre allant des classes populaires aisées aux classes moyennes-moyennes, les cadres (ré)investissant massivement les centres-villes depuis deux décennies. Dès lors, de par la qualité architecturale très médiocre des logements proposés dans un grand nombre de projets et de l'étalement urbain peu maîtrisé qui s'en est suivi, cette politique a suscité de nombreuses critiques.

Aujourd'hui, par un effet de balancier assez étonnant, des organismes comme le PUCA (Plan Urbanisme, Construction et Architecture), le Predit (Programme de Recherche et d'Innovation sur les Transports Terrestres), l'IAU (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France) ou le CGET (Commissariat Général à l'Égalité des Territoires) incitent à reconsidérer ces approches et souhaitent qu'on réévalue ces espaces au vu notamment

⁴ Cf la recension en fin de numéro.

⁵ Comme il le souligne, « Les évolutions du marché de l'immobilier valident l'hypothèse d'une France à deux vitesses. En cela, son analyse a une certaine pertinence, mais si on regarde la situation dans les détails, elle apparaît plus nuancée » (cité in *Libération*, 16 septembre 2014).

⁶ *Libération*, 16 septembre 2014.

de presque 40 ans de périurbanisation. Il s'agit de « changer le regard » sur le périurbain. En 2011, le PUCA lance l'appel d'offres « Du périurbain à l'urbain », dont l'objectif est d'envisager « le périurbain comme l'espace de la durabilité » et de voir « dans le thème du périurbain l'occasion de contribuer à un renouvellement des cadres d'analyse de l'urbain contemporain ». Le programme de recherche vise, dans la perspective d'une réflexion sur la ville durable, à analyser le périurbain « en positif, pour ce qu'il est autant que pour ce qu'il peut advenir ». Il est donc demandé aux chercheurs « d'inverser le regard en testant l'hypothèse que le périurbain pourrait être de la ville durable voire la ville durable ». De même, l'IAU d'Ile-de-France propose, depuis l'automne 2014, des « chroniques sur les territoires périurbains » dont l'objectif est de « rompre avec les clichés d'une "France moche" »⁷. Encore plus récemment, dans l'annonce d'un séminaire⁸, le Predit évoque « de longues années de stigmatisation du devenir des villes, singulièrement de l'étalement urbain » avant de déclarer que l'appel à la ville compacte « risque de déboucher sur des îlots de chaleur, voire de pollution, et de nourrir la congestion, peut-être même la spéculation immobilière ». Le périurbain, par un retournement assez saisissant, devient le lieu d'expérimentation de la durabilité de demain tandis que la ville dense est au contraire stigmatisée. Le CGET, qui lance une réflexion sur les espaces périurbains à la fin de l'année 2015, les présente comme des territoires où « s'inventent de nouvelles manières de vivre, d'habiter, de nouvelles formes d'urbanité ». La démarche « regarde le territoire périurbain dans sa diversité, sa richesse, sa capacité d'innovation et ses nouveaux besoins ».

Si le projet de « changement de regard » sur le périurbain se fonde sur des arguments scientifiques pertinents, que les articles de ce dossier soulignent avec force, on ne saurait néanmoins tomber dans l'excès inverse et balayer les critiques, nombreuses et significatives, liées à cette politique d'expansion pavillonnaire dont Nicolas Sarkozy a d'ailleurs été le dernier héraut. De fait, derrière ces tentatives convergentes de réhabiliter l'image du périurbain, émanant d'institutions qui conçoivent et mettent en œuvre les politiques urbaines, d'habitat et d'aménagement du territoire, se profile peut-être un aveu d'impuissance assez désespéré. Car les critiques violentes de la période antérieure à l'encontre de l'étalement urbain, de la consommation d'espace, du mitage et de la banalisation des paysages n'ont pas empêché que le périurbain se développe de manière continue (les périodes de ralentissement de sa progression pouvant davantage être attribuées aux évolutions du marché qu'à une inflexion des politiques urbaines). Au-delà de l'impuissance des pouvoirs publics, de nombreux auteurs, à la suite des travaux de Bourdieu déjà cités, mettent en lumière le rôle des politiques d'État dans la poursuite de la périurbanisation, en particulier des classes populaires. En matière de dispositifs de financement, le remplacement en 1995 du PAP (Prêt à l'accession à la propriété) par le PTZ (Prêt à taux zéro) va certes de pair avec « un arrêt du mouvement de diffusion de la propriété dans les classes populaires » (Lambert, 2015, p. 27). Mais son moindre effet de solvabilisation sur les acquéreurs aux revenus modestes a incité ces derniers à aller chercher plus loin de la ville-centre les marchés fonciers qui leur sont accessibles. Anne Lambert (2015) met bien en

⁷ Les thématiques sont révélatrices de la volonté de changer d'approche sur le périurbain : « pour un autre regard », « le périurbain n'est pas une punition ; de la terre d'accueil à la terre d'ancrage » ; « courts-circuits dans le périurbain », « les maires : ni parachutés, ni autochtones... mais installés », etc.

⁸ Annonce du séminaire « Morphologie urbaine et mobilité » le 2 février 2016.

évidence ce processus de périurbanisation des classes populaires. Dans les années 2000, tandis que le coût de la construction augmente moins vite que les prix dans l'ancien, il devient plus facile pour les ouvriers d'acquérir une maison périurbaine et « la filière des maisons sur catalogue constitue désormais la seule façon d'accéder à la propriété »⁹. La croissance des zones périurbaines apparaît donc « comme le corollaire de la politique de logement de l'État », tandis que « l'accès à la propriété contribue à redistribuer les groupes sociaux dans l'espace et constitue un facteur de périurbanisation plus fort pour les classes populaires que pour les cadres ». Les politiques d'encouragement à l'accession à la propriété, en limitant les « choix » des classes populaires à l'achat d'une maison dans le périurbain et en repoussant de plus en plus loin des centres les localisations résidentielles accessibles aux ménages aux faibles revenus, ont contribué à un « mouvement de tri sélectif dans l'espace » (Lambert, 2015, p. 30). De fait, les politiques publiques, tournées vers le soutien à la construction à tout prix, ont souvent été aveugles aux effets spatiaux et sociaux des dispositifs mis en place. Les dernières évolutions du PTZ, qui restent peu favorables à l'acquisition dans l'ancien¹⁰, permettent de le mobiliser désormais sur l'ensemble du territoire, y compris dans les communes rurales et les secteurs où les marchés immobiliers sont très détendus, au risque d'accentuer à la fois l'étalement urbain et le déclin des centres. Finalement, on peut se demander si cette incitation au « changement de regard » sur le périurbain ne permet pas de faire oublier que les politiques publiques ont été au mieux impuissantes, au pire encourageantes, à l'égard de la périurbanisation.

Ainsi, peut-être est-il besoin, au-delà d'un changement de regard qui ressemble fort à un mouvement de balancier, de reconnaître l'ambivalence du monde périurbain dans toutes ses composantes et de prendre acte de sa complexité, des réponses qu'il apporte mais aussi des problèmes à la fois politiques, sociaux et environnementaux qu'il pose. Notons enfin que ces préoccupations ne concernent pas seulement la France et que de nombreuses recherches en cours nous offrent des portraits tout aussi complexes des « franges métropolitaines ». C'est le cas au Brésil, où les transformations récentes des périphéries urbaines recomposent en profondeur les relations de ces espaces avec le centre. L'analyse des pratiques de mobilité des habitants de ces périphéries met en lumière la diversité croissante de celles-ci, qui résulte à la fois des marchés immobiliers, des stratégies résidentielles des habitants et des politiques publiques¹¹. De même, les travaux de Renaud Le Goix et Elena Vesselinov (2013) sur les banlieues états-uniennes donnent à voir un paysage suburbain contrasté, où même les *gated communities* recèlent une grande diversité sociale repérable par l'hétérogénéité des prix immobiliers. Dans ces banlieues, la densification de certains secteurs coexiste avec le développement apparemment sans limite de fronts de périurbanisation à très grande distance des villes-centres et des pôles d'emploi (Lefèbvre, 2013). La complexité et la diversité périurbaines sont partout à constater et requièrent une poursuite de travaux portant à la fois sur les pratiques des habitants et sur les politiques publiques.

⁹ Un autre « choix » évoqué par Anne Lambert est l'achat d'un appartement dans un secteur ancien dégradé.

¹⁰ La dernière réforme du PTZ, entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2016, ouvre à nouveau le droit au PTZ pour l'acquisition d'un logement ancien, mais à condition que le prix des travaux de réhabilitation dépasse 25 % de celui de l'acquisition.

¹¹ Voir à ce sujet la thèse en cours de Eugênia Viana Cerqueira comparant les périphéries de Belo Horizonte et celles de la métropole lilloise.

Bibliographie

- Berger M., Aragau C. et Rougé L., 2014. Vers une maturité des territoires périurbains ? Développement des mobilités de proximité et renforcement de l'ancrage dans l'ouest francilien. *EchoGéo* 27, 2-17.
- Bidou C., 1984. *Les aventuriers du quotidien, essai sur les nouvelles classes moyennes*. PUF, Paris.
- Bonnin-Oliveira S., Berger M., Aragau C., Desbordes F., Thouzellier C., Desponds D., Escaffre F. et Jaillot M-C., 2014. Les pôles secondaires dans la réorganisation des mobilités : maturité et durabilité des espaces périurbains ? In *Vivre en ville hors des villes. Synthèse de programme de recherche*, MELT/MEDDE/PUCA, 29-41.
- Bouleau M. et Mettetal L., 2014. La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités. *Note rapide* 646, IAU.
- Bourdieu P., 1990. L'économie de la maison. *Actes de la recherche en Sciences Sociales* 81-82.
- Cartier M., Coutant I., Masclat O. et Siblot Y., 2008. *La France des « petits-moyens »*. Enquêtes sur la banlieue pavillonnaire. La Découverte, Paris.
- Chamboredon J-C. et Lemaire M., 1970. Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement. *Revue française de sociologie* 11, 3-33.
- Charmes E., 2011. *La ville émiétée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*. PUF, Paris.
- Chombart de Lauwe P-H., 1960. *Famille et habitation*, CNRS, Paris.
- Coulombel N., Leurent F. et Deschamps M., 2008. Residential Choice and Households Strategies in the Greater Paris Region. *European Transport Conference*, Noodwijkerhout, 2007, October 17-19.
- DATAR, 2011. *Rapport de l'Observatoire des Territoires*. La Documentation Française, Paris.
- Debroux J., 2011. Accéder à la maison individuelle en zone périurbaine : passé résidentiel, position dans le cycle de vie et sphères d'identification. *Métropoles* 10, 2-15.
- Debroux J., 2013. Pourquoi s'installer en périurbain ? Une explication par les trajectoires sociales. *Métropolitiques* 15 novembre 2013.
- Guilluy C., 2014. *La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires*. Flammarion, Paris.
- Hilal M., Schaeffer Y. et Détang-Dessendre C., 2013. Espaces ruraux et ruptures territoriales In Laurent E. (dir.), *Vers l'égalité des territoires Dynamiques, mesures, politiques*, La Documentation française, Paris, 62-77.
- Lambert A., 2015. *Tous propriétaires ! L'envers du décor pavillonnaire*. Seuil, Paris.
- Lapeyronie D., 2008. *Ghetto urbain. Ségrégation, violence, pauvreté en France aujourd'hui*. Robert Laffont, Paris.
- Lefebvre H., 2013. Croissance urbaine, fragmentation et crise économique dans la vallée intérieure de la Californie In Carrel M., Cary P., Wachsberger J.M., *Ségrégation et fragmentation dans les métropoles. Perspectives internationales*, Presses du Septentrion, Villeneuve d'Ascq.
- Le Goix R., Vesselinov E., 2013. Gated Communities and House Prices: Suburban Change in Southern California 1980-2008. *International Journal of Urban and Regional Research* 37 (6), 2129-2151.
- Lévy J., 2013. Liens faibles, choix forts : les urbains et l'urbanité. *La Vie des idées* 29 mai 2013.
- Orfeuill J.-P. et Polacchini A., 1999. Les dépenses pour le logement et les transports des ménages franciliens. *Recherche Transport Sécurité* 63.
- Raad L., 2012. Pratiques et représentations des couches moyennes en banlieue rouge : stratégies résidentielles et ancrage territorial. *Espaces et Sociétés* 148-149, 91-110.
- Rougé L., 2007. Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains. *EspacesTemps*, net 2237.
- Rougé L., 2010. L'installation périurbaine entre risque de captivité et opportunités d'autonomisation. *Articulo - Journal of Urban Research* 5, Splendeur et misère du périurbain.

