

Projet de Fin d'Etudes

**La dynamique de l'ancrage
territorial dans les espaces
périurbains**

*Les ancrages territorialisés : supports ou
freins à la mise en durabilité des espaces
périurbains ?*



2011-2012

Directeur de recherche
FEILDEL Benoît

CASENAVE Anaïs

La dynamique de l'ancrage territorial dans les espaces périurbains

***Les ancrages territorialisés : supports ou
freins à la mise en durabilité des espaces
périurbains ?***

2011-2012

**Directeur de recherche
FEILDEL Benoît**

CASENAVE Anaïs

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur (les auteurs) de cette recherche a (ont) signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES EN GENIE DE L'AMENAGEMENT

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute une partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

REMERCIEMENTS

Mes remerciements vont tout d'abord à M. FEILDEL, tuteur de ce projet, qui a su m'initier à la réalisation d'un mémoire de recherche et ensuite me conseiller et me guider tout au long de son élaboration.

Je souhaite également remercier l'ensemble des personnes ayant participé à l'enquête PériVia, en tant que chercheurs, habitants ou usagers des espaces périurbains de Tours, sans qui ce travail n'aurait pas été réalisable.

Enfin, je remercie toutes les personnes qui m'ont soutenue durant cette recherche.

SOMMAIRE

Remerciements.....	1
Sommaire.....	2
Introduction.....	3
Partie 1 : Quelles mobilités et quels ancrages territoriaux dans les espaces	
périurbains ?	5
1. Le périurbain : espace ou mode de vie ?.....	6
2. La relation ancrages/mobilités : quels liens et quelles conséquences ?	10
3. Vers des espaces périurbains durables.....	19
Partie 2 : Présentation du projet de recherche	27
1. Présentation du terrain d'étude et des interrogés	28
2. Présentation de la recherche : problématiques, hypothèse de travail et méthodologie	35
Partie 3 : Les ancrages territorialisés : supports ou freins à la mise en durabilité	
des espaces périurbains ?	45
1. Les représentations spatiales influencent les pratiques spatiales et leurs ancrages.....	47
2. Le rôle du logement et de la localisation résidentielle dans la mise en place d'ancrages.....	54
3. La mobilité des périurbains et son rôle dans la réalisation des ancrages.....	61
4. Le choix d'un mode de transport, révélateur de représentations et d'ancrages	67
5. Ancrages et durabilités.....	74
Conclusion	86
Bibliographie	88
Table des figures	91
Table des matières	92
Annexes.....	95

Remarque : Toutes les illustrations dont la source n'est pas précisée sont des réalisations personnelles.

INTRODUCTION

Le phénomène de périurbanisation se développe depuis les années 1960 en France. Se traduisant principalement par un étalement urbain et un certain délaissement des centres-villes à ses débuts, il a été rendu possible par la démocratisation de l'automobile et l'augmentation des déplacements. Cependant, ces espaces périurbains sont aujourd'hui des espaces qui renferment de nombreuses problématiques. Ainsi, il paraît important de mieux appréhender leur fonctionnement d'autant plus que ces espaces accueillent près de 38% de la population française.

La région Centre et plus précisément l'Indre-et-Loire et l'agglomération de Tours ne font pas exception. Le périurbain de Tours s'est lui aussi développé grâce à l'étalement urbain et a métamorphosé les paysages et les espaces en les rendant plus accessibles par les transports et en les mitant de pavillons individuels. L'engouement des ménages pour ce type d'habitat ne faiblit pourtant pas : ils voient en lui le cadre et les conditions idéales pour abriter leur vie de famille et élever leurs enfants. Le paradoxe est alors flagrant entre une cible toute trouvée pour les urbanistes et un mode d'habiter qui cristallise encore les rêves de milliers de familles.

Ces installations résidentielles sont le fruit d'une combinaison de facteurs et de contraintes (coût du foncier, aspirations personnelles, recherche d'un certain cadre de vie...). Pourtant, en s'inscrivant dans le temps, elles peuvent devenir de véritables ancrages résidentiels et participer à la construction d'autres formes d'ancrages grâce à des pratiques des lieux et de mobilité répétées. Alors, à l'heure du développement durable, comment faire converger ces ancrages et ces mobilités vers l'objectif de durabilité des espaces périurbains ?

Souvent présentés comme opposés, ancrage et mobilité forment un couple ambigu : alors que les mobilités permettent la construction et la satisfaction d'ancrages, les ancrages impactent également la mobilité. Lorsqu'on évoque la mise en durabilité des espaces périurbains, les pratiques de mobilité sont les premières à être présentées comme les leviers pouvant mener à cet objectif mais le rôle des ancrages reste peu étudié.

Alors, les ancrages territorialisés constituent-ils des supports ou des freins dans l'objectif de mise en durabilité des espaces périurbains ? L'hypothèse de recherche avancée est que les espaces périurbains sont les supports d'ancrages territorialisés pouvant aider à mettre en durabilité ces espaces.

Cependant, dire cela nécessite de définir toutes les dimensions de l'ancrage. L'ancrage possède des définitions multiples selon les domaines dans lequel il est utilisé : tantôt vu comme une pratique spatiale par la géographie ou comme un ancrage territorial des entreprises en économie, il est aussi lié aux ancrages psychologiques et à la sociologie. A ce titre, l'ancrage pouvant être perçu par les pratiques et les non pratiques (immobilité) n'est pas que le simple contraire de la mobilité. Prendre en compte la relation représentations individuelles et sociales / ancrages est aussi importante et

permet de contribuer à la caractérisation des différentes formes d'ancrages présentes dans les espaces périurbains.

Afin d'explicitier ces concepts en vue d'une mise en durabilité des espaces périurbains, ce projet de recherche se décomposera en trois parties.

Tout d'abord, nous verrons en détail les différentes notions d'espace périurbain, d'ancrage, de mobilité et de durabilité ainsi que leurs composantes. Suite à ce travail de définition, nous pourrons nous concentrer sur les relations qui lient ces concepts et les éléments inférant dessus comme les représentations individuelles et sociales. En expliquant ces interactivités, nous pourrons alors mieux comprendre le fonctionnement des pratiques spatiales, ce qui est indispensable dans l'objectif de mise en durabilité de ces espaces périurbains.

La deuxième partie sera consacrée à la présentation du terrain de recherche et des interrogés dans le cadre de l'étude PériVia. Suivront la problématique et l'hypothèse de recherche avancée ainsi que les justifications et la méthodologie de recherche envisagée pour répondre à ces questions.

Enfin, la troisième et dernière partie sera dédiée à l'analyse d'entretiens figurant parmi ceux de l'enquête PériVia. Nous étudierons les représentations liées aux champs du logement, de la mobilité et du lien social afin de mieux déterminer les différentes images qui influent sur la construction des différentes formes d'ancrages aux espaces périurbains. Nous tirerons de ce traitement des conclusions concernant les différents ancrages territorialisés, leurs conditions de mise en œuvre et d'expression ainsi que leurs conséquences en termes de durabilité des espaces périurbains. A ces fins, nous pourrons aboutir à des préconisations en matière d'aménagement du territoire, toujours dans l'optique de réaliser des espaces périurbains durables.

PARTIE 1

QUELLES MOBILITES ET QUELS ANCRAGES TERRITORIAUX DANS LES ESPACES PERIURBAINS ?

Les conséquences de la périurbanisation sont bien connues : consommation foncière importante, étalement urbain, augmentation des mobilités et des émissions de gaz à effets de serre, menaces sur la durabilité des espaces... Il paraît alors important de comprendre les causes de l'installation des ménages dans les espaces périurbains. Ces installations, liées à une combinaison de facteurs favorables à ces espaces (coût du foncier, accessibilité, cadre de vie...) sont souvent orchestrées par des phénomènes d'appartenance sociale et/ou d'attachement particulier à un type d'espace issu d'un héritage familial et d'expériences résidentielles passées. Cette localisation résidentielle a ensuite un impact sur la durabilité des espaces, notamment en termes de mobilités engendrées par les ancrages déjà présents ou en construction dans ces espaces.

Ces ancrages territoriaux, parfois très différents, nécessitent d'être mieux cernés pour parvenir à une mise en durabilité des espaces périurbains. Pour cela, il faut néanmoins dresser les limites de ces espaces périurbains, en comprendre les modalités mais aussi les comportements de leurs habitants et les différentes notions inférant dessus.

1. Le périurbain : espace ou mode de vie ?

Le mot « *périurbain* » peut à la fois être associé à un type d'espaces et à un individu. La définition la plus exhaustive du terme se veut donc à la fois géographique et sociologique.

1.1.D'une approche spatiale et morphologique de l'INSEE...

L'approche commune du périurbain est géographique: dans un premier temps, le périurbain correspond à un espace localisé comme la ville ou la campagne. Il s'agit de la définition que peuvent en donner des géographes, une définition spatiale.

Etymologiquement, « *périurbain* » signifie « *autour de la ville* », ce qui explique sa modélisation ordinaire en couronnes concentriques partant du centre urbain. Ces espaces sont ensuite dénommés en fonction de la distance les séparant de ce centre. Voici un exemple de représentation morphologique des espaces périurbains par rapport au centre urbain :

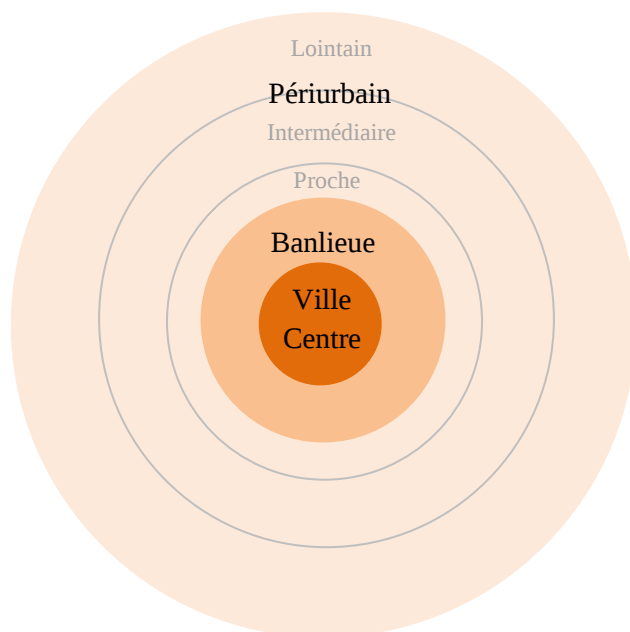


Schéma n° 1 : Localisation des espaces périurbains et catégories de périurbains

L'INSEE qualifie de « *périurbaines* » les communes dans lesquelles 40% ou plus des actifs résidant dans la commune vont travailler dans l'aire urbaine¹. Celles-ci sont scindées en trois catégories : communes périurbaines des aires urbaines, communes périurbaines des aires d'emploi de l'espace rural et communes périurbaines multipolarisées².

Mais, la définition de l'INSEE de ces espaces périurbains se base exclusivement sur les déplacements domicile-travail (migrations pendulaires). On peut alors se demander si ce seul critère permet de catégoriser un type d'espace. D'autres éléments ne sont-ils pas à prendre en compte ?

Dans le « Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés », le périurbain est défini en tant qu' « *aire polarisée par des migrations pendulaires ou un espace où prédomine l'habitat pavillonnaire* ». (Levy et Lussault, 2003). Le type d'habitat apparaît alors comme un indicateur supplémentaire qui permet de qualifier le périurbain en tant qu'espace caractérisé par un bâti monotypé de maisons individuelles avec jardins. Ainsi, la forme urbaine et la morphologie de ces espaces entre en jeu dans leur caractérisation. D'après les auteurs, les espaces périurbains sont en effet des espaces généralement caractérisés par:

- Une **faible densité** du bâti, de l'emploi et de la population notamment ;
- Une **faible diversité**, à la fois fonctionnelle (faible diversité de services) et sociale : les espaces périurbains sont considérés comme les espaces des classes moyennes. Cependant, certains auteurs insistent sur l'hétérogénéité au sein même de ces classes voire même la présence de classes minoritaires.
- une **bonne accessibilité** au reste de l'espace urbain environnant : c'est d'ailleurs un facteur important dans le choix de localisation des ménages qui peuvent bénéficier d'un accès rapide aux infrastructures de transport et à la ville. Cependant, cette accessibilité implique pour les ménages périurbains un taux de motorisation plus élevé allant parfois au-delà de la *bimotorisation*³ des ménages.

Mais, les comportements des habitants de ces espaces permettent de compléter cette perception purement spatiale du périurbain. L'espace et les modes de vie sont à lier. Pour Brunet, le périurbain, c'est « *tout ce qui est autour de la ville, et en réalité fait partie de la ville par les activités et les modes de vie des habitants* ⁴ » (Brunet, 1998). Le périurbain est localisé comme une couronne qui encercle la ville mais en fait finalement partie de par les modes de vie de ses habitants. Ici, la mobilité n'est plus avancée comme facteur unique de reconnaissance de ces espaces : les comportements des individus et leurs pratiques spatiales participent à leur définition.

¹ Selon l'INSEE, une *aire urbaine* est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine offrant au moins 5000 emplois) et une couronne périurbaine.

² Les définitions de l'INSEE sont disponibles en annexe I de ce rapport.

³ 35,3% des ménages ont deux voitures ou plus dans l'aire urbaine de Tours contre 16% pour la ville de Tours, INSEE 2008.

⁴ Cependant, nous pouvons nous demander si le terme « autour » n'est pas hâtif puisqu'il ne permet pas de situer jusqu'où s'étendent ses espaces et n'envisage pas d'autre forme qu'une couronne.

1.2.... à une approche sociologique

La « *périurbanité* » se rapproche peut-être plus d'un nouveau mode de vie lié au développement de nos sociétés que d'un espace clairement localisable, ceci peut expliquer la nécessité de compléter la définition de l'INSEE par une approche sociologique pour de nombreux auteurs. C'est bien par les habitants que pourrait passer la compréhension de ces espaces en prenant en compte leurs modes de vie et leurs façons de vivre. Ainsi, de nombreux chercheurs se sont penchés sur les motivations et les raisons qui poussent les ménages à s'installer dans le périurbain et à l'adaptation à un mode de vie que certains peuvent qualifier de représentatif de ces espaces. Cependant, ce mode de vie peut être adopté à la suite de cette installation résidentielle mais aussi être déjà présent chez les ménages et justifier en partie une localisation dans le périurbain, où l'organisation de l'espace rend ce mode de vie plus cohérent.

Dans les esprits, le périurbain est tout d'abord le « *territoire des familles* » (Cailly et Dodier, 2009), ce qui se traduit ensuite dans les faits par une proportion de familles plus importante dans ces espaces. Réunissant les conditions jugées opportunes pour le développement de la vie familiale, ces espaces proposent les avantages de la ville et de la campagne sans leurs inconvénients dans les représentations des ménages qui décident de venir s'y installer.

En premier lieu, le marché foncier périurbain permet aux ménages de faire construire leur maison avec jardin. Cela a aussi accompagné une « *dédensification de l'habitat qui résulte plus du fonctionnement du marché du foncier que celui du logement proprement dit* » (Weil, 1998). De part des coûts fonciers plus faibles, il séduit les familles qui peuvent réaliser leur « rêve » d'accession à la propriété. L'engouement des ménages pour ces espaces ne faiblit d'ailleurs pas car on assiste à une augmentation des arrivées de ménages dans le périurbain.

Entre 1999 et 2008, la population résidant dans les espaces périurbains a augmenté de plus de 40 %. Les espaces périurbains englobent à présent près de 38% du territoire français et un quart de la population.¹

Cependant, le mode de vie périurbain n'est pas spécifique aux ménages résidant dans les espaces périurbains. Caractérisé par de nombreux déplacements en voiture, il rejoint les pratiques d'une partie des populations urbaines et rurales. De manière générale, on assiste à une homogénéisation des modes de vie quelque soit leur spatialité : « *les modes de vie tendent à devenir spatialement indistincts* » (Kaufmann, 2008). Ce que Laurent Cailly souligne comme le « *pack périurbain* » peut autant être l'apanage de ménages installés en ville qu'à la campagne ou dans le « *tiers-espace* » (Vanier, 2000).

Organisé autour de sept composantes, ce pack serait alors en train de se généraliser et de devenir le dénominateur commun de tous les ménages quelque soit leur lieu de résidence. En voici ses composantes :

- Une ville mobile et automobile ;
- Une tentative de rationalisation des déplacements en « *boucles programmées* » ;
- L'organisation en réseau de l'espace de vie ;

¹ D'après les statistiques 2008 de l'INSEE : <http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1375/ip1375.pdf>

- Une ville polycentrique où les centralités périphériques plus accessibles en voiture que le centre-ville sont privilégiées ;
- Une ville sectorisée où les ménages ne se déplacent que dans un secteur précis de la ville ;
- Une ville multiscalaire à cinq échelles que les périurbains articulent constamment entre elles : le domicile, la commune, le pays, le « secteur » et l'aire urbaine. ;

Néanmoins, ce qui semble plus paradoxal est la « *périurbanisation* » des modes d'habiter des citadins. En effet, de plus en plus d'habitants du centre voire de l'hypercentre de Tours ont recours à l'automobile et vont rechercher des services dans des pôles périphériques qui se sont développés à l'extérieur des villes et proposent une très forte hétérogénéité de services (Cailly, 2003).

Le périurbain ne peut donc pas se résumer à sa seule dimension géographique mais doit prendre en compte ses habitants et leur(s) mode(s) de vie. La connaissance de ces modes de vie passe alors par les pratiques spatiales et la mobilité des individus reliée à différents ancrages territoriaux souvent mal appréhendés.

2. La relation ancrage/mobilité : quels liens et quelles conséquences ?

Ancrage et mobilité sont deux concepts liés qui s'enrichissent mutuellement. Dans l'objectif de mise en durabilité des espaces périurbains, la mobilité périurbaine constitue une étape essentielle de compréhension mais n'est pas unique. En effet, cette mobilité va de paire avec certains ancrages qui participent à la spatialité des individus et sont donc à mieux définir afin de satisfaire cet objectif. Nous allons donc voir ce que recouvrent les notions d'ancrage et de mobilité ainsi que leurs interrelations.

2.1. Comprendre l'habiter pour mieux comprendre l'ancrage et la mobilité

La notion d'habiter est une notion difficile à définir dans sa globalité car elle recouvre deux notions principales assez antagonistes au premier abord : l'ancrage et la mobilité.

Sémantiquement, les mots « *habitant* » et « *habiter* » réfèrent à un unique lieu : le lieu de résidence (Stock, 2004). Habiter signifie avant tout « *avoir son domicile en un lieu* » (Théry & Brunet, 1993¹) et « *habitat* », « *le lieu où l'on s'est établi, où l'on vit, où l'on est habituellement* » (Théry, 1993).

Mais, cette notion dépasse le simple fait de se loger : « *loger n'est pas « habiter »* » [...] « *Habiter* » *c'est construire votre personnalité, déployer votre être dans le monde qui vous environne et auquel vous apportez votre marque et qui devient vôtre* » (Paquot, 2007²). Habiter, ce n'est pas seulement pratiquer un lieu au sens de le fréquenter, c'est véritablement se déployer dedans et l'investir. L'espace habité est celui dans lequel les individus sont liés par les émotions qu'ils entretiennent avec. La dimension affective de l'habiter constitue alors une composante majeure du concept : certains lieux sont fréquentés pour un usage strictement fonctionnel alors que d'autres abritent des rapports affectifs forts qui lient les individus aux lieux. Se pose alors la question de l'attachement et du rapport aux lieux qui s'étudient en se focalisant sur les pratiques des individus et leur vécu habitant puisqu'elles permettent de décrypter le rapport qu'ils entretiennent avec tel ou tel espace. La dimension affective de l'habiter va au-delà de l'usage et de la pratique « fonctionnelle » d'un espace. C'est la question du rapport aux différents lieux qui est ici questionnée et notamment celle du rapport affectif.

Cette pratique de lieux « affectifs » est alors une pratique répétée qui impacte la mobilité des individus de façon importante. Mobilités et ancrages peuvent alors s'articuler sous quatre configurations :

¹ Cité dans : MOREL-BROCHET A., « Un point sur l'habiter. Heidegger, et après... », in *EspacesTemps.net*, <http://espacestemps.net/document6663.html>, mai 2012

² Ibid

Il est également important de lier cette notion à celle de la mobilité, deuxième composante du concept de l'habiter. Les relations entre ancrages et mobilités sont représentées dans le tableau suivant :

	MOBILITE	PAS DE MOBILITE
ANCRAGE	Ancrage physique dans un lieu, assouvi par une mobilité	Ancrage à distance: ancrage à un lieu sans mobilité
PAS D'ANCRAGE	Fréquentation purement fonctionnelle du lieu	« Isolement » dans un lieu

Tableau n° 1 : Les relations entre ancrages et mobilités

Les liens entre mobilités et ancrages sont donc multiples. D'une part, la mobilité géographique permet de multiplier les lieux qui participent à l'habiter et justifie le fait que la seule prise en compte du lieu de résidence se révèle aujourd'hui insuffisante. La mobilité joue donc un rôle important dans la construction et la réalisation des ancrages. D'autre part, la mobilité est impactée par les ancrages puisque certains ancrages nécessitent d'accepter des mobilités supplémentaires pour être satisfaits. La mobilité n'est donc pas le seul critère à prendre en compte dans l'optique de mise en durabilité des espaces périurbains. En effet, l'ancrage constitue aussi un support qui pourrait se révéler intéressant pour parvenir à cette durabilité, d'autant plus que les deux éléments sont liés et qu'une action sur l'un entraîne des répercussions sur l'autre.

Enfin, habiter revient à « *pratiquer des lieux géographiques* » (Stock, 2004) ; c'est pourquoi l'étude des espaces périurbains et de leurs habitants ne peut se réduire à celle de leur espace de résidence mais doit inclure l'étude de leurs pratiques spatiales sans oublier que ces pratiques relèvent de rapports affectifs et sensibles aux espaces.

Nous allons maintenant voir en détail les différentes dimensions de l'ancrage et de la mobilité, celles-ci ayant des répercussions sur les pratiques spatiales. L'ancrage n'étant pas le simple opposé de la mobilité en ce qu'il exprime une stabilité, nous avons également besoin de prendre en compte les représentations individuelles et sociales en ce qu'elles impactent les comportements des individus et leurs pratiques spatiales.

2.2. Les différentes dimensions de l'ancrage dans les espaces périurbains

2.2.1. Qu'est-ce que l'ancrage ?

L'ancrage territorial des ménages se rapporte à l'idée du « *mouillage* » et de la « *fixation provisoire* » (Morel-Brochet, 2007), mais aussi à celle des racines et de l'attachement aux lieux. Le lieu d'ancrage est « *le lieu générateur à partir duquel s'organise un territoire [et s'inscrit]... dans un réseau de liens et de lieux formant une aire de pratiques* » (Feildel, 2010). En ce qu'il structure l'espace de vie des individus, le lieu d'ancrage est le lieu où se mêlent entre autres les dimensions culturelles, cognitives, sociales et affectives de la vie des personnes.

L'ancrage s'inscrit aussi dans la durabilité et la stabilité car il est une marque de permanence dans la vie des individus. Cependant, ce n'est pas forcément un choix volontaire mais le résultat d'une combinaison de facteurs qui, à terme, peuvent aboutir à une forme d'ancrage. L'ancrage n'est donc pas vu comme une dimension volontaire mais plutôt comme une conséquence d'un tas de variables (histoire habitante, souvenirs, héritage familial, pratiques spatiales passées...).

Etre ancré dans un espace est alors vu dans le sens d'y avoir pris racine et en quelque sorte d'appartenir à cet espace.

L'ancrage territorial des ménages est alors souvent associé à l'ancrage résidentiel. Effectivement, la localisation résidentielle impose une certaine stabilité via le logement et, en ce sens, peut conduire à des ancrages importants. De plus, la notion d'attachement aux lieux se trouve renforcée dans les propos qui suivent et qui considèrent la maison comme un prolongement de l'individu et un élément certain dans un monde incertain : « *la maison fonde une relation à un territoire, à la famille et à l'histoire* » (Morel-Brochet, 2007), « *Elle est le passé, le présent et l'avenir [...] le lieu de mémoire* » (Goyon & Ortar, 2009). Cependant, les lieux d'ancrages peuvent être multiples et ne se limitent pas au lieu de résidence. Les différentes dimensions de la notion d'ancrage en sont la preuve.

2.2.2. L'ancrage, entre attachement et appartenance

L'ancrage se compose de l'appartenance et de l'attachement. Par appartenance, on entend l'appartenance sociale et donc l'appartenance à des groupes sociaux. En effet, ces appartenances sociales (amis, famille...), passées et présentes, constituent des liens noués par l'individu qui peuvent ensuite s'inscrire spatialement sous la forme d'ancrages territoriaux (à un logement, un quartier, une commune,...).

L'attachement est la seconde composante de l'ancrage ; elle est individuelle et personnelle. L'attachement revêt des goûts, des préférences, des attraits pour certains espaces par exemple. Ceux-ci sont propres à l'individu et à son histoire, ils peuvent être le fruit d'un héritage familial, ou bien le reflet d'expériences passées. Cet attachement est plutôt lié aux représentations individuelles qui construisent un « cadre » à l'individu.

Comprendre l'ancrage nécessite donc de prendre en compte l'histoire habitante et les trajectoires résidentielles passées des individus tout comme les liens sociaux qu'ils peuvent entretenir. De plus, les ancrages peuvent être multiples car l'individu peut appartenir à plusieurs groupes sociaux et développer divers types d'attachements dont les spatialités peuvent être différentes. La seule prise en compte du lieu de résidence ne suffit donc pas et doit être couplée aux autres pratiques spatiales qui peuvent révéler d'autres formes d'ancrages et avoir des répercussions sur la mobilité des ménages.

Alors, comment classer ces différentes formes d'ancrages ? La mobilité pourrait être un critère mais cela pose de nouvelles questions : si l'on est très mobile, est-on nécessairement moins ancré que quelqu'un d'immobile ? Ou bien le fait de revenir chaque fois dans un même lieu (grâce à cette forte mobilité) engendre-t-il un ancrage plus fort que quelqu'un qui est « captif » d'un espace ?

Cela revient à montrer que même si l'appartenance et l'attachement composent l'ancrage, il peut très bien y avoir ancrage sans attachement ou sans appartenance et réciproquement. Les tableaux qui suivent montrent les situations d'ancrages possibles :

	ATTACHEMENT	PAS D'ATTACHEMENT
ANCORAGE	Attachement affectif au lieu avec ancrage physique par la mobilité	Lieu de « <i>captivité</i> » (Rougé, 2009)
PAS D'ANCORAGE	Attachement affectif à un lieu sans ancrage physique, ancrage à distance	Lieu qui indiffère voire répulse

Tableau n° 2 : Les relations entre ancrage et attachement

	APPARTENANCE	PAS D'APPARTENANCE
ANCORAGE	Ancrage territorial avec appartenance sociale locale	Ancrage territorial sans appartenance sociale locale
PAS D'ANCORAGE	Appartenance sociale au territoire sans ancrage au lieu	Aucun intérêt pour le lieu

Tableau n° 3 : Les relations entre ancrage et appartenance

2.2.3. La relation représentations/ancrages et la dimension sensible de l'ancrage

L'ancrage peut résulter de l'attachement à un lieu, pouvant être en partie affectif, qui renvoie à la dimension sensible. Cette sensibilité ou affection pour un lieu peut être consécutive à un système de représentations individuel et/ou collectif.

Les **représentations sociales** rassemblent les attitudes, opinions, croyances, valeurs, et idéologies partagées par un groupe : *«la représentation sociale est une forme de connaissance socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social »*. C'est un *« savoir de sens commun »* (Jodelet, 1993).

Ce sont des connaissances construites, déformées de la réalité, qui « dictent » le comportement et l'attitude des individus car elles sont communément acceptées et reconnues, si bien qu'elles finissent par devenir du « sens commun ».

Celles-ci jouent un rôle dans la réalisation des **pratiques spatiales**, une pratique étant une façon d'agir, une conduite habituelle issue d'une connaissance acquise par l'expérience. Ce sont donc des actions répétées qui peuvent devenir quotidiennes.

Les représentations des ménages peuvent conduire à une installation dans le périurbain qui bénéficie dans leurs esprits d'une image favorable : à terme, ces installations peuvent se transformer en ancrages durables. La localisation résidentielle ayant ensuite des conséquences sur les pratiques spatiales et les mobilités, les représentations sociales et individuelles sont une des clés pour comprendre les ancrages.

De plus, bien que les représentations jouent un rôle dans la construction des ancrages, les ancrages ont eux aussi des répercussions sur la construction des représentations. En effet, les représentations permettent de légitimer un choix, plus ou moins contraint, de localisation dans les espaces périurbains : en ce sens, elles participent à l'ancrage territorial des ménages.

Enfin, la régularité des pratiques spatiales et des représentations témoignent d'une forme d'ancrage aux espaces.

Comprendre pourquoi les individus s'installent dans les espaces périurbains et y développent différentes formes d'ancrages, ou s'y installent car ils y ont déjà développé différentes formes d'ancrages, permettra d'avancer sur les problématiques de ces espaces et notamment sur celle de leur mise en durabilité. Par exemple, l'ancrage, qui traduit une certaine stabilité et une durabilité temporelle, peut être un obstacle au changement et poser problème pour une mise en durabilité des espaces périurbains à première vue. Sa connaissance ne doit donc pas être écartée dans cet objectif.

2.3. Quelles sont les conséquences d'un ancrage sur la mobilité des périurbains ?

2.3.1. Les différentes dimensions de la mobilité

Le mot « *mobilité* » fait communément référence à la notion de mouvement. On se déplace dans un but, parce que l'on possède un motif de déplacement.

La mobilité est « *l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré* » (Bassand & Brulhardt¹, 1980). La mobilité recouvre alors deux composantes : une composante sociale et une composante spatiale alors que la notion de déplacement se réduit à la notion de mobilité spatiale. En effet, on peut se déplacer sans être mobile et inversement² (Kaufmann, 2008).

La mobilité constitue également un capital individuel caractérisé par la propension d'un individu à se déplacer : c'est la « *motilité* » (Kaufmann, 2008). De plus, ce capital tend à être valorisé socialement et à devenir une norme (Rémy, 1996³) car la motilité constitue une ressource fondamentale à l'intégration sociale de l'individu. Nos sociétés contemporaines demandent d'être de plus en plus flexibles et de savoir s'adapter au changement et au mouvement : être mobile devient alors une nécessité et aussi une marque d'intégration.

2.3.2. Un ancrage résidentiel source de compromis

Le choix de localisation résidentielle et plus particulièrement du logement prédomine généralement sur les autres facteurs (emploi, loisirs...). En effet, ceci s'explique par le fait que « *la mobilité n'a pas été prise en compte dans le choix de localisation, cette contrainte est apparue au fil du temps* » (Rougé, 2007). L'arbitrage de cette localisation résidentielle est très subjectif et directement relié à l'individu et à son système de valeurs (Morel-Brochet, 2008).

Dans cette décision, la « *valeur conférée aux lieux* » est primordiale et cette valeur découle à la fois de l'expérience géographique personnelle (« *histoire habitante* ») et d'un système de valeurs et d'une culture transmise tout au long de la vie de l'individu. Ainsi, l'individu sait où il veut et où il ne veut pas habiter et ces choix découlent également d'un fort rapport affectif à l'espace. Beaucoup d'individus soulignent aussi l'influence de l'habitude d'un certain type d'espaces dans le choix du lieu de résidence (Morel-Brochet, 2008). Les parcours résidentiels sont donc plus ou moins liés aux trajectoires résidentielles passées et à l'expérience habitante qui forge des habitudes et des lieux d'attrait voire de répulsion. Lorsqu'une installation résidentielle se transforme en ancrage territorialisé, il est important de comprendre les motivations et les représentations qui ont permis cet ancrage. De plus, chaque individu privilégiera des

¹ Cité par Vincent KAUFMANN dans *Les paradoxes de la mobilité* : Bouger, s'enraciner. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008. (Le savoir suisse). (p28)

² Se déplacer sans être mobile revient à la mobilité spatiale sans mobilité sociale. Il peut aussi y avoir une mobilité sociale sans mobilité spatiale avec Internet par exemple. Lorsque les deux composantes se trouvent réunies, le déplacement peut être assimilé à la mobilité.

³ REMY J., *Mobilité et ancrages : vers une autre définition de la ville*, in: Monique HHIRSCHHORN M. et BERTHELOT J-M., *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, 1996, 135-153. (Villes et Entreprises)

paysages, des espaces, des atmosphères, des ambiances précises qu'il recherchera pour s'installer localement et ce parfois au détriment d'une logique plus « rationnelle ». Les dimensions expérientielle et sensible des parcours résidentiels passés devraient donc fournir des éléments dans la compréhension des ancrages actuels.

Mais, le fait de privilégier cette localisation résidentielle qui va parfois à l'opposé de logiques spatiales (proximité du travail, d'écoles...) fait que de nombreux ménages doivent ensuite assumer de nombreuses mobilités quotidiennes et ainsi réaliser des compromis lorsqu'un ancrage résidentiel leur tient à cœur ou est subi.

2.3.3. La mobilité, un facteur déterminant pour une localisation dans le périurbain mais des conséquences insoupçonnées

Les espaces périurbains ont pu se développer à l'extérieur des villes grâce à la démocratisation de la voiture qui a facilité la mobilité spatiale. Situés près des infrastructures de transport, ces espaces semblent répondre aux aspirations des ménages : habitat pavillonnaire permettant l'accès à la propriété, éloignement des activités au profit d'un environnement jugé plus sain et accès à une mobilité privée via l'automobile qui permettrait aux ménages de gérer l'« *espace-temps* » (Dubois-Taine & Chalas, 1998).

La mobilité des habitants du périurbain se caractérise aussi par l'usage prépondérant du véhicule individuel comme moyen de déplacement du fait de l'éloignement des activités et de l'emploi ainsi que de la faible desserte en transports en commun. De plus, 88% des habitants actifs résidant dans les couronnes périurbaines déclarent travailler hors de leur commune de résidence¹. Mais, bien que quotidiens, les déplacements domicile-travail (ou études) ne représentent que 28% des déplacements des ménages². La seule prise en compte de ce motif de déplacement ne suffit donc pas. Tous les motifs de déplacement doivent être étudiés car les déplacements domicile-loisirs ou domicile-achats occupent une part importante de ces mobilités. Enfin, des tentatives de rationalisation des déplacements via des « *boucles programmées* » existent et font qu'un trajet peut regrouper plusieurs motifs de déplacements comme faire une course, récupérer un enfant et en déposer un autre (Cailly, 2003). La mobilité n'existe en tant que tel que parce qu'il existe un motif de déplacement, elle est donc à lier avec les pratiques spatiales des individus. Mais, ces pratiques étant guidées par des ancrages et des représentations, c'est les relations entre les différentes notions qui doivent être étudiées.

2.3.4. Articulations entre les différentes notions abordées

A première vue paradoxal, le lien entre mobilités et ancrages est primordial pour expliquer la sédentarisation relative des individus. En effet, la mobilité permet l'augmentation des déplacements mais aussi la réalisation de pratiques spatiales

¹ D'après les statistiques 2004 de l'INSEE disponibles sur http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=0&ref_id=ip1129#inter1

² Commissariat général du développement durable (CGDD), *La mobilité des français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, 228 f. Rapport, Décembre 2010.

quotidiennes susceptibles d'exprimer différentes formes d'ancrages. Des déplacements nombreux et répétés peuvent aussi témoigner d'un attachement important aux lieux, et de certains ancrages territorialisés comme le lieu de résidence par exemple. Le schéma qui suit reprend les relations entre les différentes notions abordées :

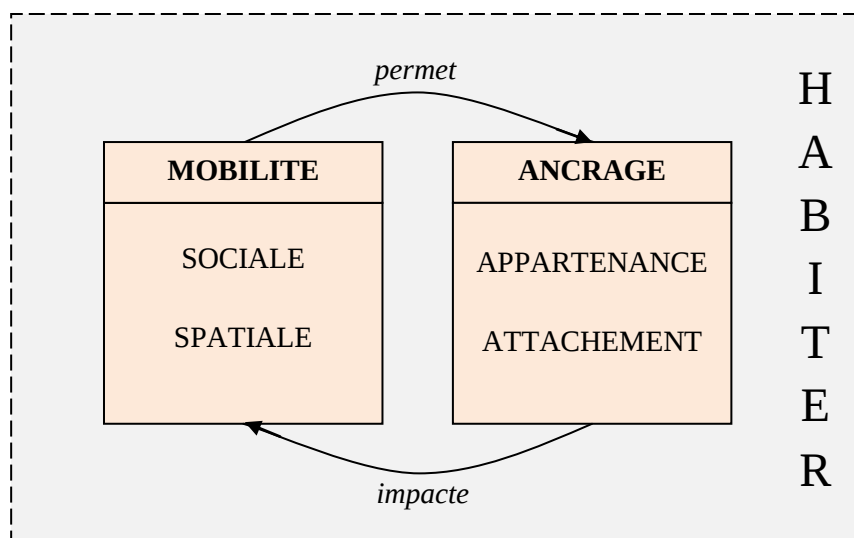


Schéma n° 2 : Le concept de l'habiter

2.4. Le périurbain, un fonctionnement en système

Trois éléments principaux entrent en jeu dans cette recherche : les espaces périurbains, les individus fréquentant ces espaces (habitants et usagers) et la durabilité (en tant qu'objectif ultime). Les données se référant à ces éléments ont été mentionnées, ainsi que la relation ancrages/mobilités directement en lien avec l'objectif de mise en durabilité des espaces périurbains. Il est alors intéressant de noter que l'action sur un seul élément se répercute ensuite sur les éléments du système et le modifie. Pour parvenir à une mise en durabilité des espaces périurbains, ce sont donc les interrelations entre les espaces et les individus qui doivent être prises en compte, celles-ci s'exprimant principalement par les rapports ancrages/mobilités.

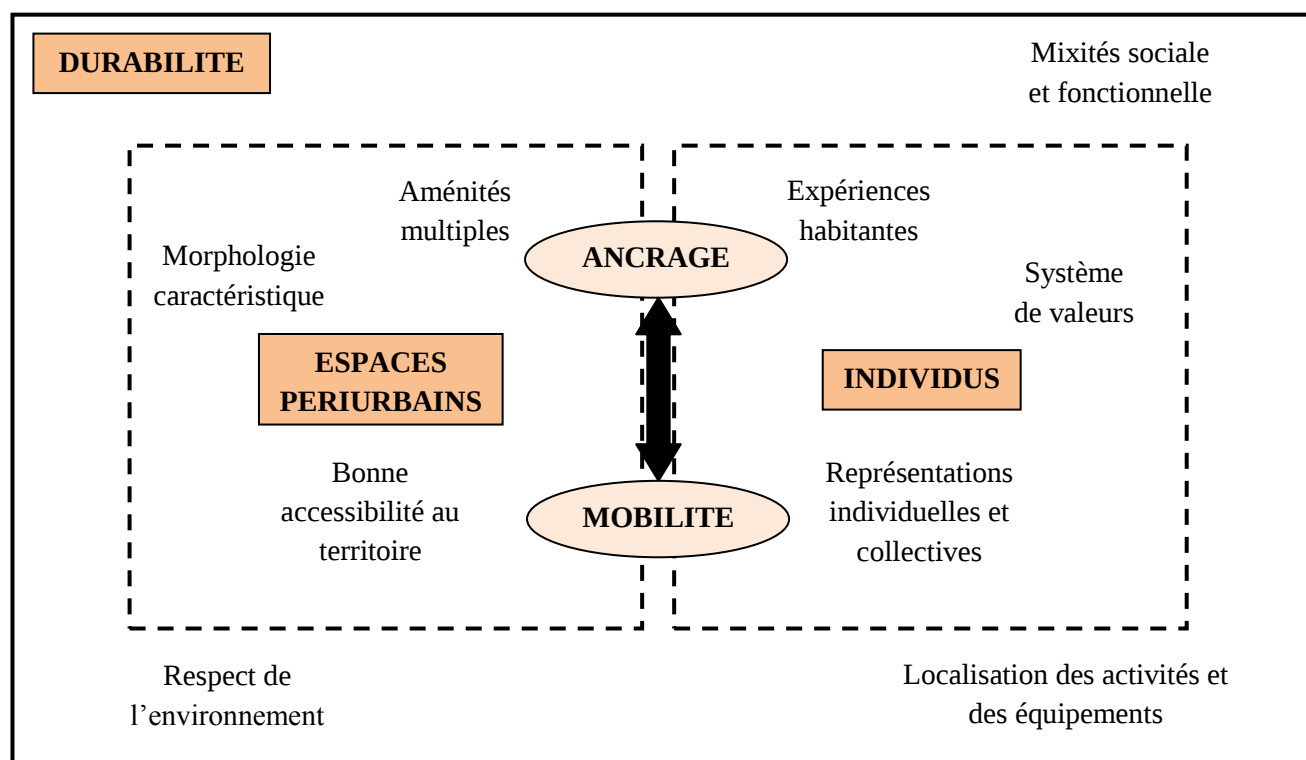


Schéma n° 3 : Le système périurbain

Ancrages et mobilités sont liés et permettent d'expliquer les modes d'habiter des individus. A priori opposés dans le sens où l'ancrage représente la stabilité et la mobilité le mouvement, tous deux s'enrichissent mutuellement et participent à l'expression du mode de vie des habitants des espaces périurbains. Cependant, dans une optique de mise en durabilité de ces espaces de vie, les pratiques spatiales quotidiennes et la gestion des mobilités qu'elles impliquent méritent d'être questionnées. Etant donné qu'ancrages et mobilités fonctionnent ensemble, parvenir à une mobilité durable signifie prendre en compte les ancrages territoriaux des ménages. Mais, l'ancrage n'est-il pas une notion aussi importante à questionner que celle de la mobilité dans cet objectif ? Enfin, souvent mis en porte-à-faux comme espaces non durables à cause des mobilités qu'ils engendrent, que signifie la mise en durabilité des espaces périurbains ?

3. Vers des espaces périurbains durables

3.1. Entre développement durable et durabilité

La notion de durabilité peut s'envisager sous deux approches :

- Une approche temporelle ;
- Une approche au sens du développement durable.

Cependant, la durabilité temporelle découle d'une durabilité au sens du développement durable.

Selon le Petit Larousse, la durabilité est la qualité de ce qui est durable. Le terme « *durabilité* » est utilisé depuis les années 1990 pour désigner une organisation pérenne de la société qui lui permette de durer dans le temps. Selon les concepts, cette configuration de la société repose sur un environnement vivable, un développement économique pour tous (à l'échelle planétaire), et une organisation sociale équitable. Ainsi, cette définition permet de discerner deux éléments : la durabilité et le développement durable. Alors que la durabilité serait l'objectif final, le développement durable serait le moyen d'y parvenir et donc une étape transitoire basée sur trois piliers (environnemental, économique et social).

Cependant, la notion de durabilité est très récente tout comme la question de la pérennité des espaces. C'est seulement avec les questions environnementales et d'accès aux ressources naturelles soulevées depuis les années 1970, avec les chocs pétroliers et les différentes pollutions, que ceci est devenu l'objectif majeur. Cette durabilité peut elle-même être envisagée selon deux déclinaisons : la durabilité faible ou la durabilité forte.

Les partisans d'une durabilité faible considèrent que le capital construit peut parfaitement remplacer le capital naturel. Les biens ne sont alors considérés que pour la valeur des services qu'ils rendent et non pour leur existence pure. L'idée majeure est que le progrès technologique répondra continuellement à nos besoins en proposant des solutions aux défis environnementaux et sociaux que nous devons relever.

D'un autre côté, les partisans d'une durabilité forte considèrent que le capital construit ne pourra pas remplacer le capital naturel et que celui-ci doit être préservé car il est irremplaçable dans son intégralité. Selon eux, il existe aussi un seuil dit « *capital naturel critique* » au-delà duquel le capital naturel doit absolument être préservé. Il est alors essentiel de promouvoir la préservation de l'environnement et de limiter ses dégradations avec une gestion raisonnée des ressources. Le stock de capital naturel ne doit pas baisser et l'idée générale revient à dire que capital naturel et capital artificiel sont complémentaires mais non substituables.

3.2. La critique du périurbain non durable relativisée par rapport à la ville

3.2.1. Le périurbain, mauvais élève du développement durable

Les espaces périurbains représentent souvent des espaces non durables. Les lotissements sont considérés comme de véritables fléaux non seulement urbanistiques mais aussi environnementaux car ils empiètent sur les espaces agricoles et paysagers, augmentent les besoins en infrastructures de transport et en réseaux divers, imperméabilisent les sols et accompagnent une mobilité accrue et donc une augmentation des pollutions du fait de leur éloignement des services et des activités.

Mais cela ne freine pas les aspirations des ménages qui y voient toujours une conciliation entre la ville et la campagne et sont près de 60% à déclarer vouloir habiter dans ces espaces¹.

3.2.2. Des nuances à apporter : l'exemple de « l'effet barbecue² »

L'« effet barbecue », démontré par plusieurs chercheurs dont Jean-Pierre Orfeuil, permet de relativiser la caricature du périurbain non durable au regard de la ville durable. Elle vient casser l'idée que les lotissements pavillonnaires et leurs habitants polluent plus que les habitants des villes.

Bien que la voiture individuelle des périurbains pollue davantage que le métro ou le vélo, les citadins qui partent plus souvent en weekend pour « s'échapper » de la ville et « s'aérer » voient leur bilan énergétique grimper et rejoindre voire dépasser celui des périurbains qui restent chez eux le weekend dans leur jardin. Les citadins ont également tendance à se déplacer plus loin et plus fréquemment pour leurs vacances en utilisant l'avion et « *en effectuant ne serait-ce qu'un aller-retour Paris-New York, une personne dépense, en matière énergétique, autant qu'une année de voiture en Île-de-France* », selon Jean-Marc Offner³.

Voilà comment le périurbain proche peut même devenir plus durable que l'urbain avec une densité qui n'« étouffe » pas ses habitants, permet de développer quelques transports en commun, maintient des commerces de proximité et conserve un cadre suffisamment vert pour ne pas donner l'envie à ses habitants de le quitter le weekend voire pendant les vacances. Ces pratiques spatiales répétées d'habitants des villes peuvent elles aussi marquer des formes d'ancrages dans les espaces périurbains et montrer que tous les individus, sans en être habitants, peuvent développer des ancrages dans ces espaces périphériques.

¹ ANIL, « Où les français veulent-ils habiter », in ANIL, <http://www.anil.org/publications-et-etudes/etudes-et-eclairages/1996/ou-les-francais-veulent-ils-habiter/>, Mai 2012.

² LIQUET V. « L'aménagement durable au-delà des idées reçues », *Intercommunalités*, n°140, Décembre 2009, p.12-19

³ Ibid

3.3.Quelle durabilité envisager dans les espaces périurbains ?

3.3.1.Un espace durable ou un mode de vie durable ?

A proprement parler, un espace est toujours durable. Ce sont ses ressources qui peuvent ne pas l'être à cause d'une sur-utilisation notamment. Mais un espace évolue au cours du temps, avec ou sans l'action de l'homme. Ainsi, il est durable mais ne conserve pas forcément les mêmes composantes au cours du temps puisqu'il est amené à se transformer, de façon naturelle ou anthropique.

L'objectif d'un espace durable vise alors surtout à conserver les ressources d'un environnement et ses qualités en évitant toute dégradation majeure. Les atteintes principales sont liées à l'homme et sous l'idée d'un espace durable, on entend surtout un mode de vie durable adopté par les habitants d'un espace afin que ces habitants ne dégradent pas leur environnement. C'est dans la façon d'utiliser le territoire plus que dans le territoire lui-même que repose la notion de durabilité.

Actuellement, dans nos sociétés européennes, la version de la durabilité à envisager pour notre développement futur ne fait plus vraiment débat : une durabilité forte est soutenue. La préservation des ressources passe alors par la préservation du foncier disponible et la limitation de la constructibilité des zones agricoles par exemple mais aussi par la limitation des déplacements (en temps et/ou en distance) tant que ceux-ci nécessiteront l'utilisation de ressources naturelles non renouvelables et généreront de nombreuses pollutions. Toutes ces questions entrent en jeu dans les espaces urbanisés actuels ou qui pourraient faire l'objet d'une urbanisation future. Cependant, par les forts déplacements que ceux-ci induisent et la morphologie du bâti, les espaces périurbains représentent un terrain d'études intéressant dans cet objectif de mise en durabilité des espaces.

Un espace périurbain durable est alors avant tout un espace dont les habitants adoptent des modes de vie durables et utilisent de façon raisonnée les ressources de leur environnement en lui portant le moins possible atteinte ou en permettant son renouvellement. Les conditions de mise en œuvre de tels espaces reposent alors sur l'appropriation de leur environnement proche par les habitants notamment.

3.3.2.Le rôle des ancrages dans la mise en durabilité des espaces périurbains

La mise en durabilité d'un mode d'habiter implique de prendre en compte ses deux composantes, c'est-à-dire ses mobilités et ses ancrages. Selon les habitants, les espaces périurbains sont privilégiés en raison de la qualité de vie qu'ils proposent et aussi de la qualité de leur environnement. Mais elles ne sont pas forcément synonymes : un espace à la qualité environnementale médiocre (pollution...) peut constituer un espace offrant une bonne qualité de vie à ses habitants. La qualité de vie, envisagée à partir des éléments du quotidien, (fatigue, tranquillité, convivialité, relations avec le voisinage...) est souvent privilégiée à la pure qualité environnementale.

De plus, envisager la qualité de vie avec seulement des critères esthétiques est insuffisant, il faut également prendre en compte le bien-être ou le mal-être ressenti dans un lieu par ses habitants et celui-ci peut être indépendant de considérations environnementales ou esthétiques. Ces éléments rejoignent les affects et la dimension sensible des ancrages.

Le développement durable ne peut alors aboutir à l'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement qu'à la condition que les habitants s'approprient leurs espaces de vie et en prennent soin. L'appartenance sociale ou l'attachement personnel peuvent jouer un rôle important dans cette appropriation et les ancrages territoriaux qui en découlent peuvent constituer des supports à cette mise en durabilité.

Si l'on veut changer le périurbain, cela suppose de prendre en compte l'ancrage résidentiel potentiel qu'il engendre et les ancrages dont il résulte. Il est aussi important de comprendre quelles raisons et quelles motivations poussent les ménages à vouloir s'installer dans le périurbain pour :

- Soit pousser à de nouvelles localisations résidentielles dans d'autres espaces jugés plus durables en proposant les mêmes aménités ; (changer d'espace) ces localisations résidentielles pouvant ensuite potentiellement se transformer en ancrages résidentiels.
- Soit « changer » le périurbain en proposant des alternatives durables au mode de vie périurbain actuel. (changer de mode de vie). Cela revient alors à défendre un véritable « *projet périurbain* » comme Martin Vanier le suggère¹.

L'ancrage territorial répond lui aussi à des besoins de la population et comprendre l'ancrage, c'est aussi comprendre les besoins et être capable de trouver la meilleure façon d'y répondre. L'objectif ultime étant de répondre à ces besoins en les faisant converger avec une mise en durabilité de ces espaces de vie. Ainsi, par leur superficie et les enjeux qu'ils recouvrent, les espaces périurbains constituent des espaces dont on souhaite orienter le plus possible l'avenir vers un avenir désiré. Pour cela, plusieurs prospectives ont été réalisées à différentes échelles.

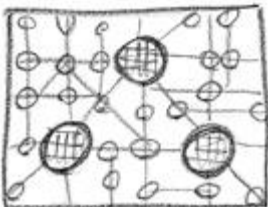
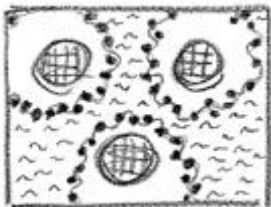
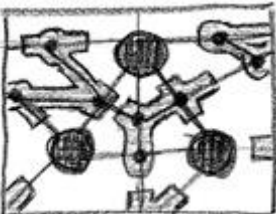
3.4. L'avenir des espaces périurbains vu par les prospectives territoriales

Le but de la prospective territoriale est de proposer des scénarii d'évolution de certains espaces pour éclairer les actions des décideurs et les orienter vers des futurs souhaités. Ces outils permettent de poser les problèmes rencontrés et de soulever les questions importantes pour l'avenir des territoires. Elles peuvent ensuite servir de guide à l'élaboration de politiques publiques par exemple. Deux types de prospectives vont être présentés : les prospectives nationales de la DATAR et celles de la Touraine.

¹VANIER M., « La périurbanisation comme projet », in *Métropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/La-periurbanisation-comme-projet.html>, Mai 2012

3.4.1. La DATAR et « Prospectives 2040 »

La DATAR a réalisé plusieurs scénarii d'évolutions possibles dans le cadre de « Prospectives 2040 »¹. Voici les *fictions périurbaines* possiblement réalisables à l'horizon 2028.

Scénario	Description
1) <u>Les corridors</u>  Schéma n° 4 : Les corridors	En 2028, les espaces périurbains ont été absorbés par les aires urbaines. Les ménages surendettés ont quitté ces espaces. Les villes accueillent le marché résidentiel et les espaces périurbains forment des corridors entre les villes.
2) <u>La nébuleuse</u>  Schéma n° 5 : La nébuleuse	En 2028, les zones résidentielles continuent à s'étendre et le développement très diffus forme une nébuleuse. Les espaces périurbains accueillent alors des personnes stables socialement et les métropoles sont comparables à celles d'aujourd'hui.
3) <u>Le rivage</u>  Schéma n° 6 : Le rivage	En 2028, le périurbain répond à tous les enjeux de la durabilité. Il constitue un « espace-tampon » entre les aires urbaines et la nature, d'où la dénomination de rivage. Les zones résidentielles sont intégrées de façon optimale et les habitants de ces espaces sont épanouis mais seuls les plus aisés y ont accès.
4) <u>La synapse</u>  Schéma n° 7 : La synapse	En 2028, les espaces périurbains deviennent des pôles intermédiaires entre les villes et constituent des synapses entre elles. Ils sont dotés de fonctions spécifiques (aéroports, grosses infrastructures...) et sont convoités par de nombreux acteurs et les habitants des métropoles pour les emplois qu'ils proposent. Ces espaces sont devenus des carrefours.

¹Martin Vanier reprend les scénarios présentés par Sophie Louargant et Emmanuel Roux lors de l'atelier de prospective qui s'est déroulé entre septembre 2007 et janvier 2008.
VANIER M., DATAR, « Fictions périurbaines... quoique », in DATAR, <http://territoires2040.datar.gouv.fr/spip.php?article63>, Mai 2012

5) La réserve

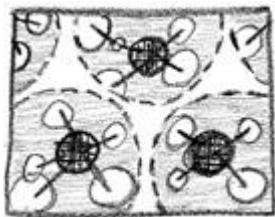


Schéma n° 8 : La réserve

En 2028, les espaces périurbains sont peu à peu réquisitionnés par les villes et deviennent des réserves de ressources naturelles qu'elles se disputent et utilisent. Cependant, bien qu'accueillant de nombreux emplois pour les habitants des métropoles et une multitude de flux, les problèmes de mobilité s'accroissent et les réseaux de circulation sont insuffisants.

Ces scénarii restent cependant des caricatures d'évolutions possibles. Les évolutions des espaces peuvent être différentes et bien qu'un scénario soit réalisé dans un espace A, un autre scénario peut se réaliser dans un espace B. Ils peuvent également s'entrecroiser et être une combinaison de plusieurs d'entre eux. Dans le cadre de ce projet de recherche, le scénario 3 semble être le plus proche de l'objectif de durabilité mais ne répond pas aux enjeux sociaux car les espaces périurbains deviennent les espaces des populations aisées. Le scénario 2 quant à lui semble être dans la continuité du développement passé et actuel des espaces périurbains. Ainsi, il représente un « laisser-aller » et ne semble pas pouvoir aboutir à la mise en durabilité des territoires périurbains.

Regardons les prospectives territoriales effectuées à l'échelle de la Touraine.

3.4.2. Les prospectives territoriales locales: « Touraine 2030 »¹

Ces prospectives ont été réalisées par la Direction Départementale des Territoires d'Indre-et-Loire en 2009 et proposent cinq scénarios à l'horizon 2030.

Scénario 1 : retour vers le futur

Ce scénario montre comment une forte crise énergétique peut totalement bouleverser le fonctionnement des espaces périurbains et les confronter à des mutations extrêmes. Les espaces périurbains les plus proches des pôles deviennent des zones d'habitat collectif pour faire face à la pression foncière et les plus éloignés se vident littéralement. C'est la mort relative des espaces périurbains de Tours.

Scénario 2 : la métropole verte

Les espaces périurbains continuent à accueillir des ménages mais plus de façon aussi systématique. La consommation foncière a beaucoup diminué et les familles trouvent des compromis ailleurs grâce à une qualité de vie qui s'est nettement améliorée en ville. De plus, pour les espaces périurbains, la mobilité n'est plus un problème : les réseaux sont nombreux et efficaces tant en transport ferroviaire qu'en transports en

¹ Les scénarios détaillés sont disponibles en Annexe II de ce rapport.

commun et les maisons individuelles, comme tous les bâtiments, répondent à l'exigence d'efficacité énergétique. Le périurbain devient vertueux et durable.

Scénario 3 : la mégalopole étalée

Les espaces périurbains de Tours accueillent de plus en plus de population et la consommation foncière explose. Les paysages en subissent les conséquences, tout comme l'agriculture. Les espaces sont de plus en plus ségrégués socialement mais les transports, devenus verts, ne polluent plus. Ainsi, ce n'est plus la mobilité périurbaine qui est le principal facteur de non durabilité mais la consommation des espaces naturels et agricoles en masse.

Scénario 4 : après la pluie, le beau temps (ou les conséquences d'une crue majeure de la Loire sur les zones inondables)

Les espaces périurbains ne sont ni plus ni moins favorisés. Cela dépend de leur localisation et du périmètre des zones inondables. Cependant, certains espaces périurbains sont créés sur des terres agricoles alors que d'autres redeviennent naturels car l'offre de logements subit une crise importante. Le mitage n'est pas développé car la préservation des paysages et du patrimoine est un objectif majeur, d'autant plus que le tourisme est un atout de la région.

Scénario 5 : Touraine @OC

Les espaces périurbains, victimes de la hausse des coûts de l'énergie, ont, pour la majorité d'entre eux, été désertés. La population s'est peu à peu regroupée dans l'agglomération et les pôles secondaires répondant assez favorablement à un équilibre entre urbain et campagne. Les espaces périurbains proches ont été rendus à la nature pour devenir des jardins familiaux et constituent de véritables couronnes vertes de l'agglomération.

Bien qu'étant très disparates, ces scénarios montrent l'importance de la connaissance du fonctionnement actuel des espaces périurbains pour mieux appréhender leur futur. En effet, que le scénario soit favorable ou défavorable à ces espaces, il pose de nombreuses questions quant aux conséquences d'une implantation ou d'un départ du périurbain. Certains soulignent le fait que ces espaces mitent les paysages et étendent toujours plus loin la ville au détriment de logiques plus rationnelles de localisation (proximité des bassins d'emploi et des services), d'autres appuient sur le fait que des facteurs extérieurs (hausse des coûts de l'énergie...) peuvent étrangler les ménages et les déchirer en les obligeant à quitter un milieu où demeurent de nombreux ancrages territoriaux. Au regard des ancrages que nous aurons identifiés, nous verrons les conditions de réalisation des scénarios de « Touraine 2030 ».

PARTIE 2

PRESENTATION

DU PROJET DE RECHERCHE

Ce projet de recherche s'inscrit à la suite de l'enquête « PériVia¹. Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter- La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s)» réalisée par un groupe de chercheurs de l'Université de Tours et dont la référence est disponible en fin de rapport. Celui-ci a participé au programme « Mobilité et périurbain à l'impératif de la ville durable, ménager les territoires de vie des périurbains » réalisé pour le Plan Urbanisme Construction Architecture entre novembre 2009 et février 2012.

Au cours de cette recherche, 37 individus fréquentant les espaces périurbains tourangeaux, dont certains d'« origine » urbaine, ont été rencontrés. Chaque personne a été suivie au minimum pendant une semaine et les déplacements recueillis par GPS ont ensuite été commentés au cours d'entretiens de réactivation, tout comme les parcours géographique et résidentiel antérieurs et actuels.

A l'issue de cette recherche, un sujet de projet de fin d'études a été proposé ayant pour thème « la dynamique de l'ancrage territorial dans les espaces périurbains. Prise en compte d'un phénomène sensible pour la mise en durabilité des espaces périurbains ». Cette partie, scindée en trois sous-parties, se propose d'en expliquer le contenu.

Tout d'abord, nous allons présenter le terrain d'étude ainsi que les interrogés ayant participé à l'enquête. Ensuite, nous développerons une problématique de recherche et nous la justifierons pour aboutir finalement à la méthodologie de recherche appliquée en dernière partie de ce document.

¹ MARTOUZET, Denis (Responsable scientifique). *PériVia : Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter. La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s)*. 403 f. Rapport de recherche : Aménagement et Urbanisme. Université de Tours : CITERES, EPU-DA, 2012.

1. Présentation du terrain d'étude et des interrogés

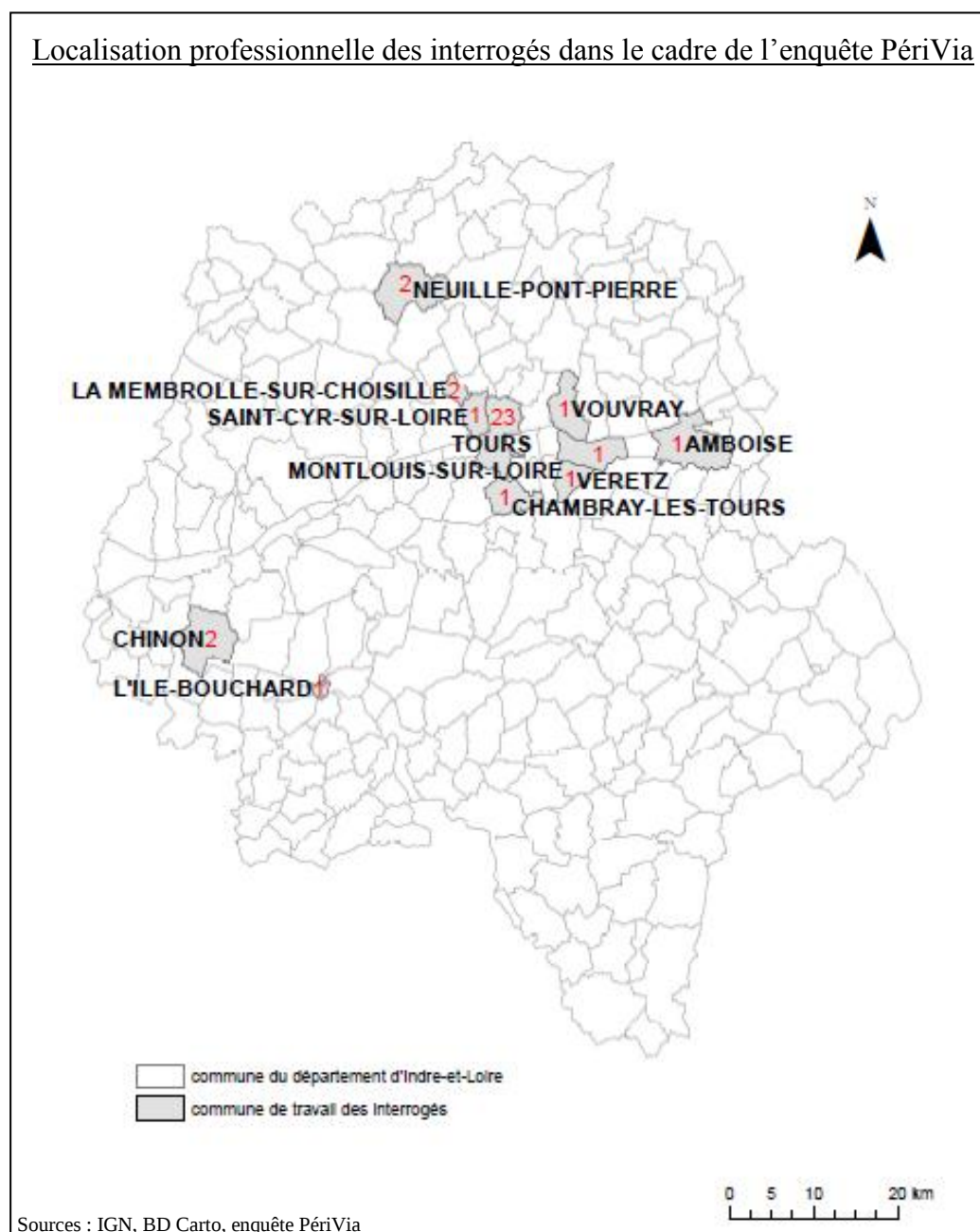
Dans le cadre de cette recherche, les espaces périurbains ont été classés selon le type de relation domicile/travail des interrogés : urbain à urbain, urbain à périurbain, périurbain à urbain et périurbain à périurbain. Néanmoins, des découpages en fonction de la distance spatiale à Tours peuvent être envisagés au cours de cette recherche : périurbain proche, périurbain intermédiaire et périurbain lointain. En effet, la mise en place de seuils peut permettre de réaliser des comparaisons et de faire ressortir certaines tendances en fonction de la spatialité des modes d'habiter des individus.

Le panel d'interrogés a été composé afin de représenter au mieux la diversité des habitants et des usagers des espaces périurbains tourangeaux. Aussi, des individus des espaces urbains (centre-ville de Tours et quartiers péricentraux) ont été rencontrés et font partie de ce panel.

1.1. Localisations professionnelle et résidentielle

Dans la classification des espaces périurbains de l'INSEE, il apparaît que ce sont les migrations domicile-travail qui permettent de caractériser ces espaces. Ces déplacements sont les plus fréquents car quasiment quotidiens et influent sur la fréquentation de certains espaces. En effet, par la localisation de l'emploi, certains individus justifient la localisation de certaines activités (achats, loisirs, école des enfants...). C'est pourquoi nous avons recensé les localisations professionnelles des interrogés. Cependant, il faut noter que quelques interrogés résident et travaillent dans le même type d'espaces.

Localisation professionnelle des interrogés dans le cadre de l'enquête PériVia

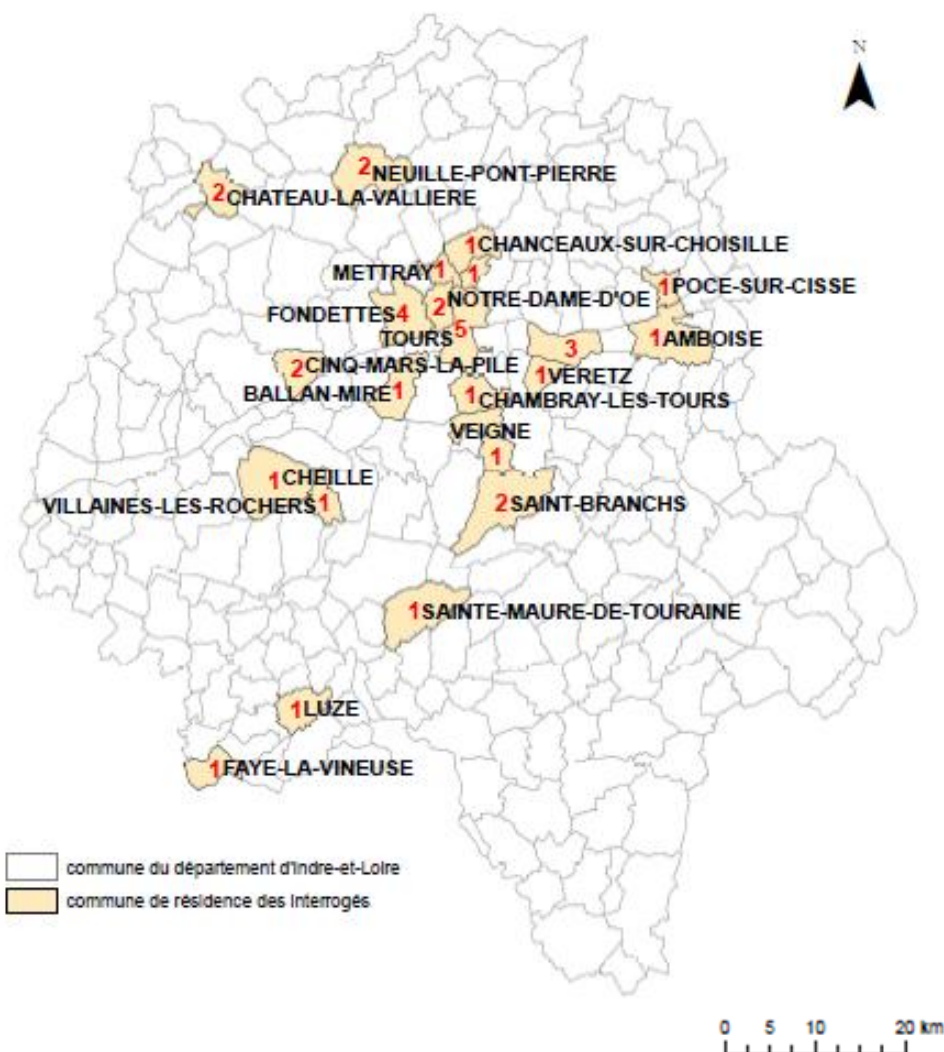


Carte n° 1 : Localisation professionnelle des interrogés dans le cadre de l'enquête PériVia

La majorité des interrogés travaille dans les aires urbaines de Tours et Amboise. L'aire urbaine de Tours est composée de 80 communes dont 23 sont des pôles urbains. L'aire urbaine d'Amboise est composée de 10 communes dont 3 constituent des pôles urbains. Deux zones, plus éloignées, apparaissent aussi : il s'agit de Chinon et Neillé-Pont-Pierre.

Mais, la localisation résidentielle constitue le nœud central de tous les déplacements car c'est le point de retour « obligatoire ». Elle est donc elle aussi à étudier, d'une part pour observer la répartition des interrogés entre les différentes typologies d'espaces et d'autre part pour mieux comprendre les déplacements consentis (durée, distance, moyen de transport...).

Localisation résidentielle des interrogés dans le cadre de l'enquête PériVia

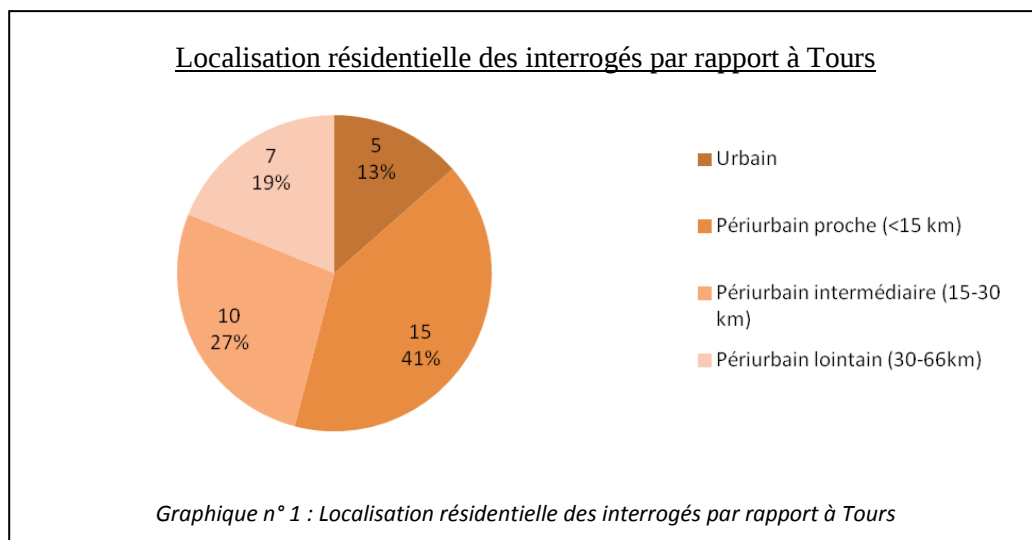


Sources : IGN, BD Carto, enquête PériVia

Carte n° 2 : Localisation résidentielle des interrogés dans le cadre de l'enquête PériVia

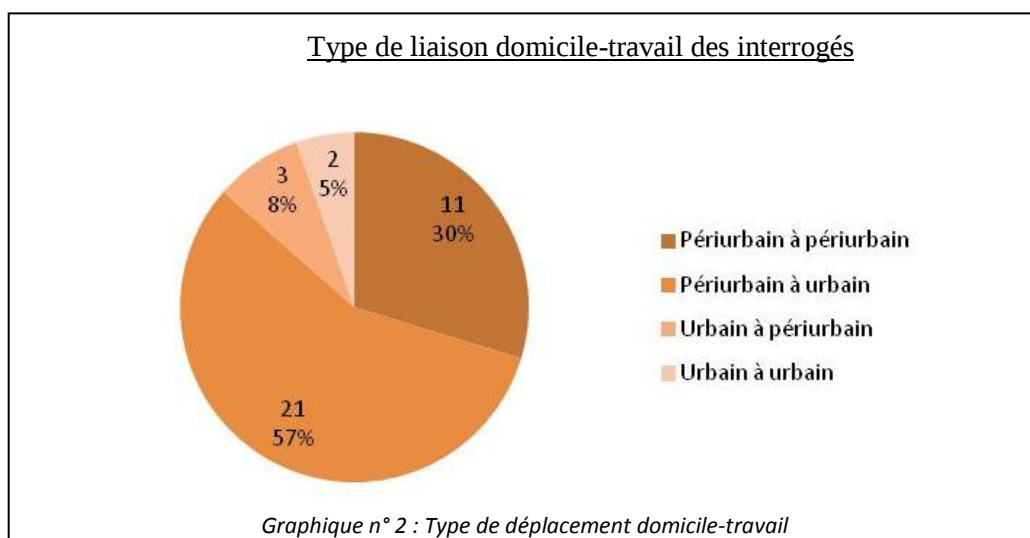
Les localisations résidentielles sont beaucoup plus étendues sur l'ensemble du département et s'étalent du Nord au Sud.

De plus, des individus résidant en ville font partie du panel des interrogés (ils représentent 13% de l'effectif). Les espaces périurbains, découpés en trois catégories distinctes, constituent le reste du « stock » d'enquêtés (87%). Les seuils de classement entre les catégories ont été déterminés en fonction de la distance à Tours : le périurbain proche est défini comme étant à moins de 15 km de Tours, le périurbain intermédiaire se situe entre 15 et 30 km de Tours et le périurbain lointain au-delà des 30 km (l'interrogé périurbain le plus lointain habitant à 66km). Ces seuils ont été choisis de façon arbitraire pour constituer des couronnes autour de l'agglomération et ainsi faciliter l'association des individus à un type d'espaces dans les résultats.



Cependant, comme nous l'avons vu en première partie, nous nous attacherons plus aux pratiques spatiales des individus et à leurs échelles qu'à leur simple localisation résidentielle.

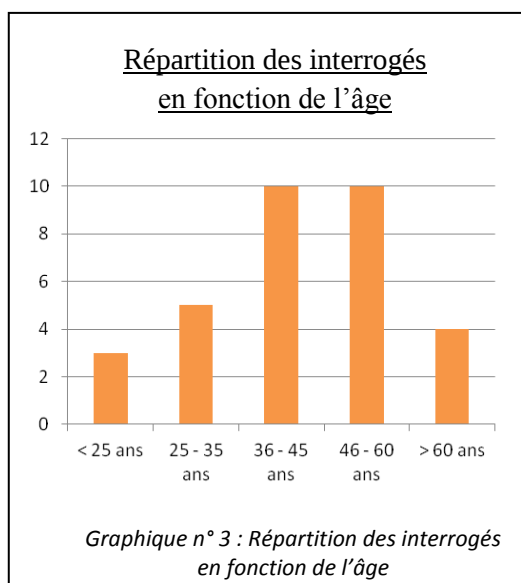
Enfin, les déplacements domicile-travail peuvent être classés en quatre catégories selon les types d'espaces qu'ils permettent de relier. On peut alors constater que 62% des interrogés travaillent dans l'urbain contre 38% dans le périurbain et que 65% des membres du panel travaillent dans un type d'espace différent de leur résidence. Les déplacements comportant une origine ou une arrivée dans un espace périurbain regroupent près de 95% des déplacements domicile-travail.



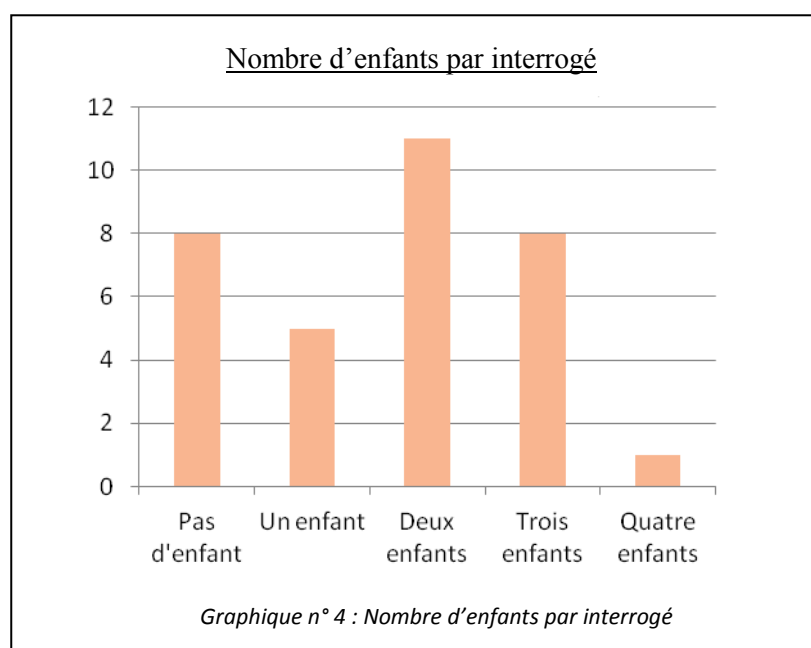
1.2. Répartition des interrogés en fonction de différents critères : genre, âge, PCS, distance domicile-travail

La répartition par genre des interrogés dévoile que les femmes sont un peu plus représentées avec 59% contre 41% pour les hommes.

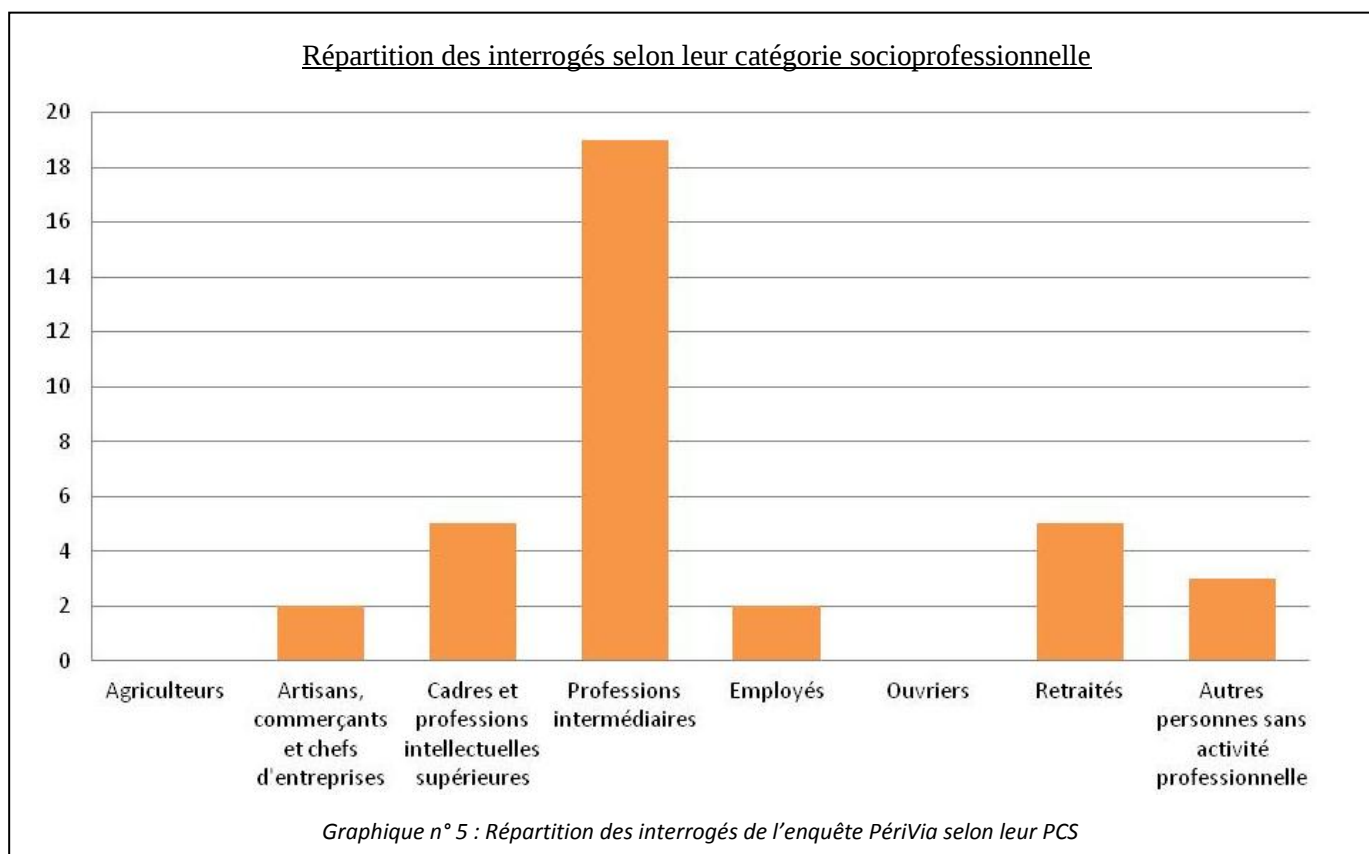
L'échantillon est majoritairement constitué de personnes âgées de 35 à 60 ans. Conformément aux remarques générales formulées en première partie, les espaces périurbains accueillent des familles, les ménages ayant souvent au moins un enfant (cf graphique n°4).



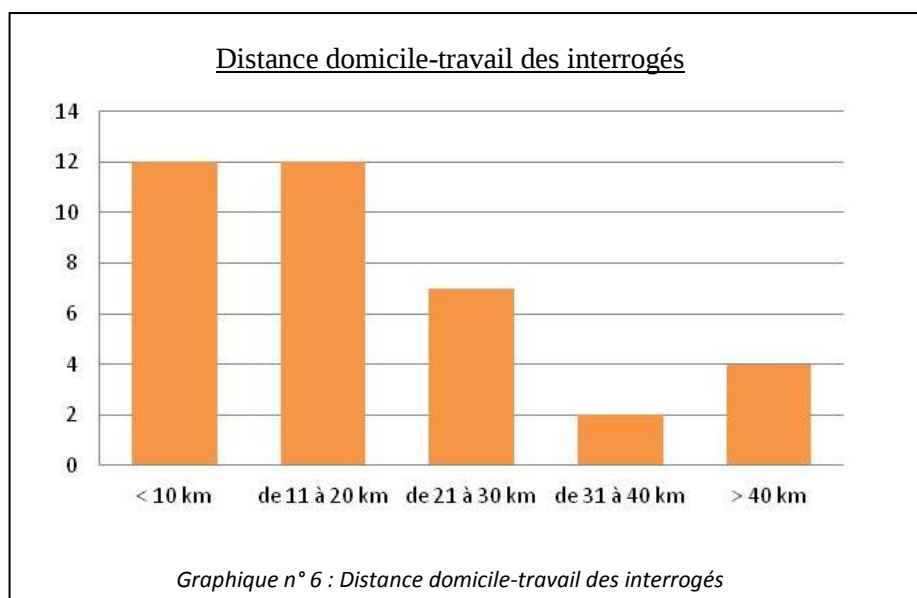
De plus, les moins de 35 ans sont moins représentés pour plusieurs raisons : les 18-25 ans partent souvent faire leurs études et quittent le domicile familial et les moins de 18 ans sont parfois trop jeunes pour être interrogés (lorsqu'il s'agit de ménages avec de jeunes enfants).



Au niveau de la répartition entre les catégories socioprofessionnelles, les professions intermédiaires sont les plus représentées. Viennent ensuite les cadres et professions intellectuelles supérieures, puis les personnes retraitées.



Enfin, la distance domicile-travail est un bon indicateur pour les déplacements des ménages. Pour près des deux tiers d'entre eux, elle est supérieure à 10 km et pour un tiers, elle est même supérieure à 20 km. Ceci constitue alors un temps non négligeable à passer dans les transports au cours d'une journée.



Une étude des différents moyens de transport utilisés et de la perception du déplacement semble dès lors importante pour comprendre la relation qu'entretiennent les ménages avec leurs pratiques de mobilité quotidiennes et si les ancrages ont un impact sur cette mobilité.

La question des ancrages et des mobilités dans les espaces périurbains ne doit donc pas se résumer aux habitants de ces espaces mais aussi aux usagers, dont une partie est d' « origine » urbaine.

1.3. Limites relatives au choix du panel

Le panel présenté a tenté de rassembler l'hétérogénéité des populations vivant et fréquentant les espaces périurbains tourangeaux. Du fait du nombre obligatoirement restreint d'interrogés, certaines limites sont à prendre en considération :

- le Sud-Est du département n'est représenté par aucun interrogé, que ce soit au niveau de la commune de résidence ou de la commune de travail. Le pôle urbain de Loches n'est pas mentionné par exemple alors qu'il constitue un pôle assez important du département ;
- les femmes sont plus représentées que les hommes dans le panel : cela ne constitue pas un problème majeur mais seulement une limite. En effet, dans des espaces périurbains majoritairement composés de familles, elles prennent souvent à leur charge les différentes activités des enfants du ménage, ce qui impacte fortement leur mobilité ;
- les professions et catégories socioprofessionnelles ne sont pas équitablement représentées parmi les individus. En effet, on observe une nette majorité de professions intermédiaires, de cadre et de retraités. Néanmoins, cela tient sans doute au fait que les espaces périurbains tourangeaux accueillent des populations assez homogènes de ce point de vue là. L'absence d'agriculteur mérite aussi d'être soulignée. Les espaces périurbains s'étant construits sur d'anciennes zones agricoles et naturelles, leur absence enlève un regard précieux sur ces « nouveaux » espaces dont les paysages ont souvent été complètement transformés. De plus, les agriculteurs constituent un public dont les ancrages locaux peuvent être plus marqués (sentiment d'appartenance à une communauté locale, attachement à la commune...).

2. Présentation de la recherche : problématiques, hypothèse de travail et méthodologie

2.1. Problématiques générale et spécifique

Les espaces périurbains de Tours sont le lieu d'expression de différentes formes d'ancrages. En effet, de par l'augmentation des mobilités, chacun utilise l'espace périphérique pour satisfaire tel besoin (logement, achats...) ou telle activité (loisirs...). Ainsi, nombreux sont les individus pour qui la fréquentation répétée et les représentations de ces espaces se traduisent finalement par des formes d'ancrages variées. Généralement, les modes d'habiter périurbains se définissent à partir de la mobilité ; c'est ce que nous avons pu voir avec la définition de l'INSEE par exemple. Les espaces périurbains sont alors perçus comme des espaces en mouvements constants et « circulatoires » qui accueillent des flux de transports et de passagers. Ils sont alors vus comme des espaces fonctionnels qui permettent de relier un domicile et un travail. Cette représentation mérite d'être questionnée au regard de la notion d'ancrage :

Peut-on quitter le périurbain dans lequel nous sommes ancrés ?

Cette question pose le problème du changement pour des ancres qui représentent la permanence et la stabilité temporelle. La mise en place d'espaces périurbains durables ne peut se faire sans changements, quels rôles occuperont alors les ancres dans ces mutations ? Faudra-t-il modifier certains ancres, en développer de nouveaux ? Ceci implique d'aller à la base de la construction des ancres et de connaître leurs modalités et leurs répercussions.

De façon plus particulière, nous pouvons nous demander ce qui pousse les populations à se localiser dans les espaces périurbains dans les systèmes de représentations dont elles disposent : *Quelles représentations individuelles et quelles logiques influent lors d'un ancrage territorial dans le périurbain ?*

Selon Gustave le Bon, sociologue français du XIX^{ème} siècle, cinq types de logiques existent, une logique étant *"l'enchaînement des causes déterminant [...] tel ou tel comportement"* :

- la **logique rationnelle** ou logique classique;
- la **logique affective**, ou logique des sentiments, qui est en grande partie **inconsciente** ;
- la **logique mystique**, qui est consciente et qui relève de la croyance ;
- la **logique collective**, un combiné de la logique affective et de la logique mystique, qui est celle de l' *"homme en groupe, en foule"* ;
- la **logique biologique**, qui est la cause première parce qu'elle régit la vie de l'individu.

La plupart de ces logiques ont un rôle dans la réalisation des ancres et dans la construction de représentations individuelles ou collectives. Concernant la logique affective, une distinction doit être faite entre un sentiment et une émotion : un sentiment est durable lorsqu'une émotion est soudaine et passagère. De plus, cette logique est « cachée », intérieure, et la majorité du temps inconsciente. Elle est héritée et issue de l'éducation, du milieu dans lequel on a évolué, du système de croyances, de représentations et donc des valeurs.

Ainsi, la problématique de recherche avancée est la suivante :

Les ancrages territorialisés dans les espaces périurbains constituent-ils des supports ou des freins à la mise en durabilité de ces espaces ?

En effet, étant donné que parvenir à la mise en durabilité des espaces périurbains implique de prendre en compte les modes d'habiter qui y sont liés et donc leurs mobilités et leurs ancrages, ne peut-on pas faire converger ces ancrages vers cet objectif ? Dans quelle mesure sont-ils des bases sur lesquelles s'appuyer pour y parvenir ? Lesquels peuvent constituer des obstacles au changement et aller contre cet objectif ?

2.2. Hypothèse de travail

Afin de répondre à cette problématique, une hypothèse de recherche principale est avancée :

Les espaces périurbains constituent les supports d'ancrages territorialisés.

Cette hypothèse fait ressortir les relations entre les notions de représentations, d'ancrages, de mobilités, d'espaces et de durabilité.

2.2.1. Représentations individuelles, ancrages territorialisés et modes d'habiter

Qu'est-ce qui pousse à un ancrage territorial ? D'où vient l'engouement des jeunes ménages pour le pavillon individuel et les espaces périurbains ? Tous ces éléments proviennent des représentations des individus. Qu'elles soient personnelles ou sociales (famille, amis...), ces représentations constituent des moteurs dans le choix de localisation des ménages qui, ne pouvant s'offrir un pavillon en ville, se voient contraints d'aller le chercher en périphérie.

Ces représentations individuelles transparaissent alors dans les différents discours et dans les entretiens et montrent parfois leurs limites. Des conflits entre représentations sociales et pratiques spatiales peuvent se manifester: on veut une maison avec jardin pour profiter des beaux jours et que les enfants puissent jouer dehors mais on ne passe pas de temps dans le jardin si ce n'est pour l'entretenir...

Ces représentations, héritées ou personnelles, souvent partagées socialement, influent donc sur les installations résidentielles et les pratiques spatiales et ainsi sur la construction d'ancrages territorialisés dans les espaces périurbains.

2.2.2. Ancrages et espaces périurbains

La localisation résidentielle constitue pour la majorité des interrogés un choix. Ce choix n'est cependant pas libre de certaines contraintes (financières...) qui servent a posteriori à rationaliser ce choix. Choisir de venir s'installer dans un espace, d'y rester,

d'en partir lorsque la situation évolue... Des arbitrages résidentiels que chacun réalise plus ou moins durablement dans une commune, un quartier, un espace, un logement et qui se justifient entre autres par un attachement personnel ou une appartenance (sociale, familiale) à une zone géographique. Ainsi, de nombreux ménages installés dans les espaces périurbains pour satisfaire la recherche d'un équilibre entre urbanité et ruralité finissent par y être ancrés. Dans le sens inverse, l'ancrage dans les espaces périurbains joue aussi sur la représentation de ces espaces et leur pratique : l'origine des habitants et leur trajectoire résidentielle influent sur la construction de représentations et la généralisation de certaines pratiques spatiales.

Néanmoins, il est important de noter que l'hypothèse ne se limite pas à un ancrage résidentiel. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, l'ancrage comporte de nombreuses dimensions et les ancrages dans le périurbain peuvent être multiples. Un ancrage professionnel, familial, social, pour les loisirs ou les achats... Même des individus a priori urbains peuvent être ancrés dans les espaces périurbains pour satisfaire certaines activités récurrentes et adoptent alors un mode de vie périurbain en prenant la voiture pour aller dans une surface commerciale périphérique ou au cinéma par exemple.

2.2.3. Ancrages et mobilités

Alors que la mobilité est souvent perçue comme le contraire de l'ancrage (en tout cas résidentiel), elle constitue souvent une condition à la mise en place de cet ancrage spatialisé. C'est parce qu'une mobilité a été acceptée que l'ancrage territorialisé devient possible. De plus, résider dans un lieu où l'on est ancré implique des mobilités quotidiennes répétitives pour aller travailler notamment et la localisation du domicile, aujourd'hui de plus en plus indépendante de la localisation de l'emploi, conduit à une mobilité centrée sur le lieu de résidence.

Le lieu d'ancrage n'est cependant pas forcément un lieu permanent d'ancrage mais peut être un lieu de résidence temporaire (lieu de vacances, lieu de résidence de la famille...). De plus, il peut être amené à évoluer au cours du parcours résidentiel et au cours de la vie de l'individu.

Ainsi, la mobilité peut être favorisée par l'ancrage et la mobilité se justifie par certains ancrages.

2.2.4. Ancrages, mobilités et mise en durabilité des espaces périurbains

D'après notre définition de l'ancrage, celui-ci repose sur deux éléments principaux à savoir l'appartenance et l'attachement. L'ancrage est alors généralement imposé par une combinaison de facteurs et de contraintes : un réseau social déjà présent dans le lieu (famille, amis...), l'intervention d'éléments personnels (attachement à tel ou tel type d'espaces...), des contraintes budgétaires... L'individu peut alors décider d'y habiter car il est ancré à ce territoire par les relations sociales et familiales qu'il y entretient mais il peut aussi décider de s'y installer pour d'autres raisons (financières, environnementales, ...) et ensuite développer différents ancrages territorialisés qui impliquent certains types de mobilités. Qu'il s'agisse alors d'un attachement au lieu en lui-même, aux personnes le fréquentant (développement du sentiment d'appartenance à une communauté « territorialisée ») ou à son environnement et ses paysages, cet attachement se traduit par une volonté de le préserver. C'est à cette échelle qu'intervient le pouvoir de l'ancrage sur la mise en durabilité des espaces.

Vouloir préserver un lieu, un site ou un quartier, c'est s'attacher à maintenir ses aménités et à le préserver en l'état voire à l'améliorer. Alors que le développement durable semble être actuellement au cœur de toute action, on peut se demander si l'attachement et l'appartenance des individus aux espaces périurbains dans lesquels ils sont ancrés ne peut pas servir de support pour leur mise en durabilité. Comment ces ancrages territorialisés peuvent-ils participer à la mise en durabilité de ces espaces ? Comment s'appuyer sur ce constat pour proposer et rendre possible des pratiques (de mobilité notamment) plus respectueuses de ces environnements ? Quelles formes d'ancrages ne sont pas conciliables avec cet objectif et faut-il prendre en compte ?

Cette recherche peut se résumer par le schéma suivant:

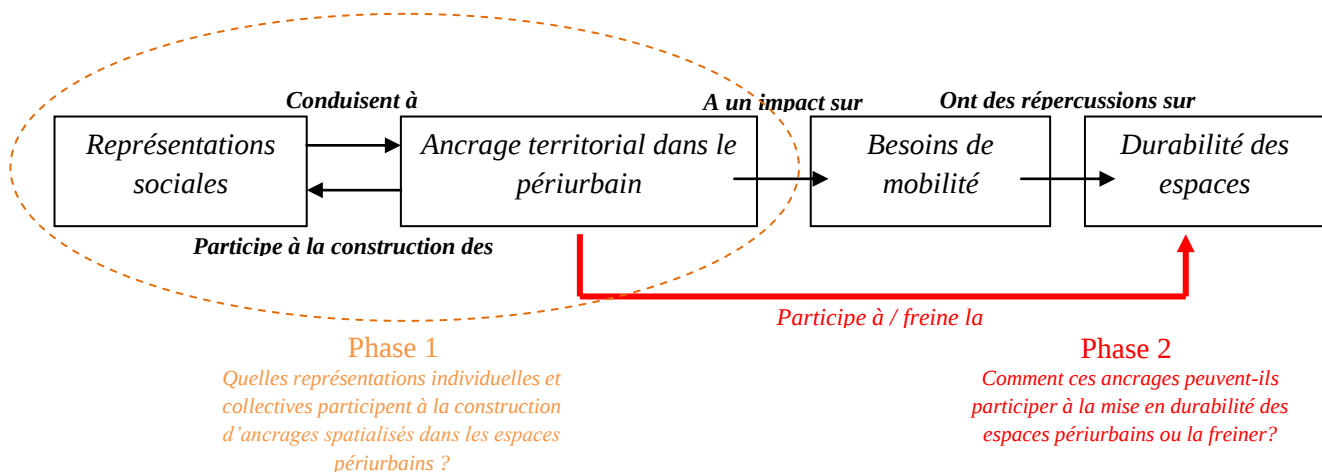


Schéma n° 9 : Présentation de la recherche

2.3. Méthodologie de travail

Le travail se décompose en deux phases :

- la première phase s'attache à la fois aux rôles et aux impacts des représentations individuelles et collectives dans la construction des ancrages dans les espaces périurbains et à l'influence de ces ancrages (hérités ou subis) sur les représentations. Cette phase consiste à voir comment les représentations et les ancrages s'autoalimentent.
- La seconde phase traite de l'objectif de mise en durabilité des espaces périurbains et du rôle que peuvent jouer les ancrages dans la réalisation de cet objectif, qu'ils agissent en tant que moteurs ou en tant que freins.

Ainsi, la méthodologie se décompose aussi en plusieurs temps.

2.3.1. Comment faire ressortir les différentes formes d'ancrages dans les espaces périurbains ?

Afin de définir les différentes formes d'ancrages, plusieurs éléments sont recherchés dans les entretiens:

- **La mobilité résidentielle et géographique** : il s'agit des résidences occupées par l'individu tout au cours de sa vie, au fil des déménagements. Cela constitue l'expérience habitante. Elle prend aussi en compte les différents types de lieux occupés.

Ces données sont importantes car, en évoquant les différents lieux habités, l'individu fait ressortir son système de représentations et de valeurs en expliquant les raisons qui ont motivé ce choix, comment cette période a été vécue, et les souvenirs qui en sont gardés et peuvent influencer les futurs choix résidentiels. Elles renseignent aussi sur l'**attachement individuel** aux différents types de lieux que ce soit en rupture ou en adéquation avec les lieux fréquentés auparavant et donc sur l'existence possible d'un ancrage dans un certain type de lieu en général. (ex : maison individuelle, appartement, ville, périurbain, campagne...).

La mobilité géographique passée peut quant à elle témoigner de la propension à se déplacer. En multipliant les possibilités de changer de lieux, on peut supposer que l'on multiplie la possibilité de réaliser d'autres ancrages territorialisés qui pourront peut-être entretenir cette mobilité. Ceci peut aussi témoigner d'un ancrage potentiellement moins fort dans le lieu de résidence.

- **La résidence actuelle** : elle constitue l'aboutissement actuel (et parfois définitif) du parcours résidentiel.

En appréhendant les motivations du choix de cette résidence, cela informe sur la hiérarchisation des critères qui poussent à choisir tel ou tel type de résidence. (ex : taille du logement, présence d'un jardin, proximité des services ou des transports, proximité d'un environnement préservé...).

De plus, certains interrogés peuvent entretenir un rapport affectif à leur logement plus ou moins fort pour de multiples raisons (héritages, souvenirs familiaux, attachement fort à un logement construit de ses mains...). Témoignant d'un ancrage important, certains peuvent voir comme un déchirement extrême le fait de devoir déménager pour des raisons professionnelles par exemple. Au contraire, d'autres individus ne voient pas en leur logement un aboutissement personnel et évoquent d'eux-mêmes une volonté de déménager et de réaliser des formes d'ancrages plus satisfaisantes ou existantes mais non assouvies pour l'instant.

- **Les pratiques spatiales quotidiennes** : il s'agit ici principalement des **lieux fréquentés** (et donc parfois de certains ancrages territorialisés), des **mobilités** qu'ils engendrent et de leurs **motifs** de déplacement.

Les lieux fréquentés, les motifs de déplacement (achats, loisirs, travail...), la fréquence des sorties, les lieux avec lesquels on entretient des rapports affectifs (maison familiale, ...) renseignent sur la spatialité des individus et aussi sur la diversité des formes d'ancrages au territoire. *Pourquoi aller faire ses courses à cinq kilomètres de chez soi alors que l'on a un hypermarché juste à côté ? Pourquoi habiter à trente kilomètres de son travail et assumer de fortes mobilités quotidiennes alors qu'on pourrait déménager et se rapprocher de son travail ?* Parfois soumises à d'autres facteurs (familiaux, financiers...), ces pratiques spatiales sont pourtant souvent représentatives de diverses formes d'ancrages au territoire.

Il faut aussi noter que les types d'endroits fréquentés au sein du quartier ou de la commune de résidence et la fréquence de ces fréquentations sont autant d'indices qui dévoilent un certain type d'**appartenance** voire d'**attachement** à l'espace local et donc un certain ancrage territorial.

- **Le lien social et les réseaux de connaissances :** les individus connus par la personne (famille, collègues, amis...) constituent eux-aussi des motifs de déplacements vers certains lieux.

Cette catégorie fait ressortir un autre type d'ancrage, un ancrage possible dans les lieux où se situe le réseau de connaissance mais aussi un sentiment d'appartenance au réseau de connaissances en lui-même qui se traduit par un ancrage spatialisé (si l'individu déménage, la personne modifiera sûrement ses déplacements pour lui rendre visite...).

Mais, cette appartenance à un réseau social peut parfois se transposer au lieu qui l'abrite et se transformer en ancrage. Par exemple, les souvenirs heureux passés avec certaines personnes dans un certain lieu peuvent aboutir à une certaine forme d'ancrage en ce lieu même si les personnes n'y sont plus.

De plus, certains choix de localisation résidentielle se font en fonction du lien social tissé dans un espace. Se rapprocher de la famille, permettre aux enfants d'aller faire des activités de façon indépendante, se rapprocher de son travail... sont autant de motifs parfois utilisés pour justifier une installation résidentielle.

Dans les entretiens, ces informations permettent de faire ressortir des formes d'appartenances multiples dans les espaces périurbains qui s'expriment à travers diverses formes d'ancrages (au logement, à un certain type d'espaces, à certains moyens de transports voire à certains individus...).

2.3.2. Quels croisements de données opérer pour retirer des tendances générales?

Les exemples de classification des modes d'habiter de Laurent Cailly ou de Rodolphe Dodier permettent de faire ressortir des pistes pour les croisements à opérer dans la recherche des différentes formes d'ancrages dans les espaces périurbains tourangeaux.

Prenons l'exemple de critères proposés par Laurent Cailly dans "*Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ?*"¹ :

- *Les habitants des espaces périurbains possèdent des « capitaux de mobilité » inégaux.*

Chez les périurbains à faible niveau de ressources, deux figures types ressortent : le **reclus** et le **villageois**, qui font aussi partie des modes d'habiter avancés par Rodolphe Dodier dans sa thèse¹.

¹ CAILLY L., *Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ?*, EspacesTemps.net, Textuel, 2008.

Le **reclus** est un périurbain qui a une mobilité réduite en dehors des déplacements contraints (travail). Il investit fortement son logement et y vit replié. Il ne s'agit pas simplement d'un manque de moyens mais aussi d'un certain goût pour le mode de vie domestique et ses activités (ménage, bricolage, jardinage...).

Le **villageois** est très investi dans son logement mais n'y vit pas replié. Sa mobilité hors travail n'est pas réduite à son minimum mais s'inscrit dans un contexte local évitant la fréquentation du centre de l'agglomération. C'est un individu territorialement ancré par ses loisirs, son attachement à sa commune et à son réseau social local.

Chez les périurbains aisés, on observe plutôt une mobilité importante à l'échelle de l'aire urbaine voire des aires urbaines voisines (Paris dans le cas de Tours). Une troisième figure apparaît alors, celle du **métropolitain**. Bien qu'attaché à son logement, il voit la mobilité comme une norme et non comme une contrainte et n'hésite pas à mobiliser toutes les ressources disponibles sur le territoire (loisirs, achats...). Il y voit même parfois une « *forme de distinction* ».

- *Les périurbains ont des rapports à la citoyenneté différents.*

Laurent Cailly classe les périurbains selon leur rapport à la ville. Bien qu'ils soient tous localisés dans les espaces périurbains, les plus « *qualifiés* » aiment la ville pour ses ressources et son décor, dense et urbain. Ils ont alors un « *fort rapport à la ville* » pour les pratiques quotidiennes (achats, loisirs, culture...) et rejettent les espaces périphériques qu'ils trouvent froids et austères.

D'un autre côté, les périurbains les moins aisés développent parfois un certain rejet de la ville. Les difficultés pour se garer, sentir sa sécurité menacée... sont autant d'arguments avancés pour expliquer la non fréquentation du cœur de l'agglomération. Les achats et les loisirs se déroulent alors dans les périphéries. Ce rejet peut être associé aux origines géographiques des individus (un habitant rural qui connaît peu le fonctionnement de la ville...) mais aussi à des personnes qui ont longtemps résidé en ville puis ont déménagé et ont perdu leur « *goût* » de la ville.

- *Il existe des différenciations au sein même des ménages périurbains : ce sont des différenciations d'âge et de genre.*

Quatre sous-catégories sont déclinées : **les jeunes enfants, les adolescents, les mères de famille et les pères de famille.**

Les **jeunes enfants** vont à l'école et développent leurs activités quasiment exclusivement dans l'espace local. Les **adolescents** sont peu à peu attirés vers la ville lorsqu'ils doivent entrer au lycée. Le centre devient alors le lieu des loisirs et du lien social, noué avec des adolescents du centre. Les **mères de famille** sont souvent plus « *captées* » par l'espace local. Elles passent plus de temps dans le logement, travaillent plus souvent à temps partiel pour s'occuper des enfants et favorisent donc un emploi de proximité. De plus, elles subissent souvent la mobilité de leurs enfants pour les loisirs et les activités en faisant le « taxi ». Les **pères de famille**, quant à eux, correspondent plus à la figure du métropolitain et sont plus présents dans les espaces urbains. Ils peuvent

¹ DODIER R., *Individus et groupes sociaux dans l'espace, apports à partir du périurbain*, volume 3, 245 f.

Thèse : Université du Maine, 2009

alors gérer la mobilité des grands enfants, faire les courses ou développer des activités citadines par exemple.

- *La diversité des trajectoires spatiales intervient aussi dans l'adoption d'un mode d'habiter.*

Les périurbains d'origine rurale ont un goût plus prononcé pour le jardin et les activités du logement. Ils sont moins attirés par la ville et lui préfèrent les espaces périphériques. Ils peuvent être originaires de la commune et développer des ancrages locaux forts (réseau social...) ou bien y vivre repliés.

Les périurbains d'origine citadine découvrent l'espace périurbain comme « *territoire rural* ». Ils se mettent alors à développer des activités en rapport (création d'un potager, bricolage...)... et bien qu'éloignés de la ville, n'ont pas peur de la fréquenter occasionnellement car ils en connaissent le fonctionnement et les aménités.

Les enfants du périurbain (ou périurbains de seconde génération) constituent une catégorie assez récente qui reproduit le mode d'habiter de ses parents et adhère le plus au mode d'habiter périurbain (hégémonie de l'automobile, habitat pavillonnaire, utilisation des centres commerciaux périphériques...).

Ce travail de classement des modes d'habiter selon des catégories délivre deux pistes principales à suivre dans le cadre de cette méthodologie de recherche :

- **Les ancrages et les mobilités sont à appréhender conjointement pour définir un mode d'habiter. Dans le cadre de l'étude des différentes formes d'ancrages, les mobilités devront donc être abordées ;**
- **Des classifications peuvent aussi être opérées en fonction de la personnalité de l'individu et de son parcours résidentiel : âge, genre, rapport à la ville et à la mobilité, expériences résidentielles passées...**

2.3.3. Entre pratiques et représentations

Pour expliquer les comportements d'ancrages et de mobilités, il est préférable d'étudier conjointement les **pratiques** et les **représentations** des individus.

Dans le cadre de notre recherche, trois éléments font l'objet d'une étude sur ces pratiques et ces représentations car ils permettent d'expliquer en partie les modes d'habiter des interrogés.

Tout d'abord, **le logement et la localisation résidentielle** constituent la première catégorie. En effet, nous cherchons à savoir ce qui a poussé les individus à s'installer à tel endroit et dans tel type de résidence. De plus, en expliquant cela, ils expliquent parfois en même temps les endroits où ils ne pourraient absolument pas vivre. (ex : la campagne profonde, la ville dense, les lotissements...). *Quel élément a primé dans le choix de localisation résidentielle (commune, quartier...) ?*

La deuxième catégorie regroupe les **pratiques et représentations de la mobilité**. *Quels sont les modes de transport utilisés ? A quelle fréquence ? Pour quels motifs de déplacement et quelle distance ? Comment sont perçus les différents moyens de transports : quels sont les atouts et les inconvénients ? Et, au final, quel est le critère*

*non négociable lors de la sélection d'un mode de transport (prix, vitesse, confort...) ?
Comment acquiert-on les pratiques de mobilité ?*

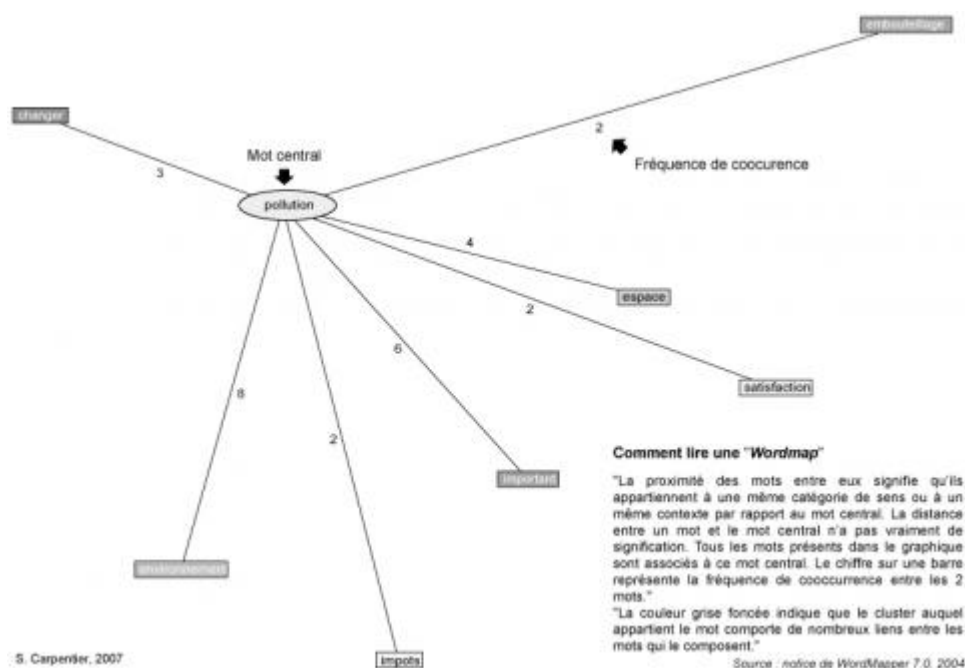
La troisième catégorie est celle du **relationnel** et du **lien social**. *Quelles sont les relations entretenues par les interrogés ? Dans quel(s) espace(s) s'inscrivent-elles (quartier, commune, communes voisines, agglomération, région...) ? Quelles mobilités impliquent-elles ?*

Pour synthétiser ces propos, nous ferons ensuite appel à des « **cartes représentationnelles** » similaires à des « wordmaps ». Les wordmaps sont des cartes permettant d'identifier des associations de mots et de repérer le nombre d'occurrences de ces associations. Ensuite, ces associations sont représentées sous la forme de cartes avec au centre le mot de référence (mot signifiant) et autour, les mots qui y ont été associés au cours des discours, le nombre de cooccurrences apparaissant au niveau des liaisons avec le mot central.

Cette méthode a été retenue pour deux raisons :

- Elle permet en un seul coup d'œil d'avoir une idée de l'ensemble des représentations associées aux différents champs choisis (logement, voiture...) et ainsi de synthétiser les propos en effectuant un bilan visuel ;
- Elle permet d'établir une hiérarchie entre les différentes représentations en fonction du nombre de cooccurrences : plus l'association entre un mot et le mot central est citée, plus on peut estimer que cette association s'inscrit dans le cadre d'une représentation de cet objet fortement présente chez l'individu. Dans le cadre de la recherche, cela permet donc de révéler le poids de certaines représentations par rapport à d'autres et ainsi de voir celles qui poussent à des ancrages potentiellement inscrits plus fortement.

Exemple de « wordmap » (Carpentier, 2007) :



Carte n° 3 : Exemple de Wordmap

2.3.4. La sélection d'interrogés

Parmi les 37 interrogés, 13 ont fait l'objet d'une recherche sur leur mode d'habiter et les différentes formes d'ancrages développées. Ils ont été choisis en fonction de l'hétérogénéité de leurs situations individuelles (âge, situation familiale, lieu de résidence, type de déplacement domicile-travail...) et de la diversité des formes d'ancrages qu'ils ont pu révéler.

Le tableau suivant les répertorie :

ID	Sexe	Age	PCS	Famille	Nombre d'enfants	Commune de résidence	Commune de travail	Type de déplacement domicile-travail
S1	F	50	4	Divorcé	2	Tours	Chinon	Urbain à Périurbain
N2	F	60	4	Marié	0	Luzé	Tours	Périurbain à Urbain
M1	F	33	4	Célibataire	0	Tours	Chambray-Lès-Tours	Urbain à Périurbain
L1	F	38	4	Marié	2	Ballan-Miré	Tours	Périurbain à Urbain
I1	F	35	4	Marié	-	Saint-Branches	Tours	Périurbain à Urbain
J1	M	61	4	Marié	-	Veigné	Tours	Périurbain à Urbain
V1	F	41	5	Marié	3	Montlouis-sur-Loire	Vouvray	Périurbain à Périurbain
D1	M	-	4	Marié	3	Fondettes	Tours	Périurbain à Urbain
M3	F	-	7	Veuve	2	Montlouis-sur-Loire	Montlouis-sur-Loire	Périurbain à Périurbain
P1	F	-	-	Marié	2	Tours	Chinon	Urbain à Périurbain
P5	M	45	4	Divorcé	1	Sainte-Maure-de-Touraine	Tours	Périurbain à Urbain
J6	M	48	4	Marié	2	Villaines-les-Rochers	Tours	Périurbain à Urbain
F4	M	32	4	Marié	0	Notre-Dame-d'Oé	Tours	Périurbain à Urbain

Tableau n° 4 : Identité des 13 interrogés retenus pour l'enquête

La question de l'ancrage des individus aux espaces périurbains est une question assez peu développée. Les recherches réalisées mettent plutôt l'accent sur les pratiques des usagers, habitants ou non, et sur les problématiques qu'elles soulèvent en matière de mobilité et de durabilité.

Cependant, la compréhension des différents ancrages territorialisés dans les espaces périurbains, liée aux questions des représentations sociales et de la mobilité, doivent permettre de mieux appréhender les conditions d'une mise en durabilité de ces espaces.

A ces fins, la troisième partie consiste à étudier les entretiens d'interrogés du périurbain tourangeau afin d'en faire ressortir les différentes formes d'ancrages ainsi que les pratiques et les représentations associées concernant les thématiques du logement et de la localisation résidentielle, de la mobilité et des moyens de transport ainsi que du lien social. Ensuite, nous verrons dans quelle mesure ces différents ancrages constituent des supports possibles ou des freins à la mise en durabilité de ces territoires.

PARTIE 3
LES ANCRAGES
TERRITORIALISES : SUPPORTS
OU FREINS A LA MISE EN
DURABILITE DES ESPACES
PERIURBAINS ?

L'ancrage dans les espaces périurbains est complexe et prend plusieurs formes. D'abord, il n'y a pas un mais des ancrages dans les espaces périurbains et un individu peut développer de multiples ancrages, dans plusieurs espaces. De plus, l'ancrage dans les espaces périurbains n'est pas que le fait des habitants du périurbain mais peut aussi potentiellement concerner un certain nombre d'habitants des espaces urbains qui auraient hérités et conserveraient des ancrages dans les espaces périurbains. Pour véritablement comprendre la dynamique de l'ancrage dans les espaces périurbains, des habitants des espaces urbains ayant des ancrages dans les espaces périurbains ont également été interrogés. Ce ne sont donc pas les ancrages des habitants périurbains mais les ancrages existant au sein des espaces périurbains qui vont être étudiés.

Les ancrages territoriaux sont des ancrages spatialisés dont les variantes sont nombreuses. Nous avons vu en première partie de ce document que l'ancrage est constitué de l'attachement, composante individuelle, et de l'appartenance, composante collective, qui reflète l'appartenance à des groupes sociaux. Les ancrages sont donc soit issus d'un attachement particulier soit d'une appartenance sociale. Il arrive aussi souvent qu'ils soient le fruit d'une combinaison des deux éléments qui se renforcent mutuellement.

Les représentations, parce qu'elles influent sur la pratique des espaces, jouent un rôle non négligeable dans la construction des ancrages et réciproquement, les ancrages, révélateurs des pratiques spatiales, influent sur les représentations. Il est donc intéressant de comprendre comment fonctionne le système représentations/pratiques pour la production d'ancrages et comment l'existence d'ancrages a une influence sur le système représentations/pratiques. Cette compréhension pouvant permettre d'envisager un certain nombre d'orientations opérationnelles pour la mise en durabilité des espaces périurbains : quels sont les freins ou les leviers potentiels à cette mise en durabilité ?

Cette recherche s'attache aux représentations et aux pratiques de quatre éléments : les différents types d'espaces, le logement et la localisation résidentielle, la mobilité et les modes de transport ainsi que le lien social et ses diverses formes.

Dans chaque partie, nous étudierons les représentations individuelles et sociales de ces objets et leurs conséquences sur les pratiques spatiales et la mise en place de certains ancrages. Enfin, nous verrons dans quelles mesures ceux-ci peuvent impacter l'objectif de mise en durabilité des espaces périurbains, quels sont ceux qui peuvent servir de supports et ceux qui peuvent freiner cette durabilité.

1. Les représentations spatiales influencent les pratiques spatiales et leurs ancrages

Les représentations spatiales et les ancrages s'autoalimentent et s'auto-construisent : d'une part, les représentations spatiales jouent un rôle dans la mise en place de certains ancrages mais certains ancrages agissent aussi sur les représentations spatiales en les renforçant. Ce couple a ensuite des conséquences sur les pratiques spatiales et la mobilité.

Nous allons alors voir quelles sont les représentations spatiales et les ancrages existants qui ressortent dans les discours des interrogés ainsi que les liens qui unissent ces deux concepts. Ensuite, nous verrons leurs répercussions sur les pratiques spatiales et sur la mobilité des individus. Nous pourrions conclure quant au rôle de ces ancrages, qui s'expriment par des pratiques spatiales, sur l'objectif de mise en durabilité des espaces périurbains.

1.1. Quelles représentations des milieux périurbains jouent un rôle dans la mise en place d'ancrages spatialisés ?

La définition du milieu périurbain passe souvent par une **comparaison à la ville**. Pour F4, habitant du périurbain proche et travaillant sur Tours, le périurbain, c'est « *autour de l'agglomération [...]. Autour de la ville* ».

La **morphologie** est aussi avancée comme un moyen de reconnaître les espaces périurbains. Pour beaucoup, les espaces périurbains sont associés aux lotissements uniformes où se repérer devient difficile. Mais pour les habitants de ces espaces, habiter le périurbain, ce n'est pas forcément habiter un lotissement. F4, habitant du périurbain, compare même les pavillons à des « champignons ». Cette homogénéité ressort aussi dans les propos de D1, pourtant habitant d'un espace périurbain proche de Tours : « *si je vais là-dedans, je me perds !* ».

A l'inverse, d'autres périurbains proches comme L1 considèrent que la vie en lotissement est un « *idéal* » pour les aménités que cela apporte. La différence avec la ville est flagrante pour F4 : c'est « *le paysage quand on se lève on n'a pas de voisins directs [...] y'a des champs autour* ». Cela montre bien que les représentations des périurbains diffèrent énormément en fonction du type d'espace périurbain dans lequel l'individu réside. Pour les périurbains plus éloignés, le périurbain représente l'absence de voisins et l'ouverture sur le paysage mais pour les habitants des lotissements, cette ouverture peut être remise en question et l'accession à la maison individuelle est la raison essentielle de cette localisation.

D'autres représentations ressortent également : celles concernant **le cadre de vie et l'environnement**. Comme le dit J6 résidant à plus de trente kilomètres de son lieu d'emploi tourangeau, « *on voulait de la place pour que les gamins puissent courir dehors et puis, être tranquille* », et les espaces périurbains représentent alors pour lui un

milieu de vie adapté à la vie de famille, grâce à la possession d'un jardin ou d'un environnement extérieur agréable. Vivre dans ces espaces, c'est alors avoir la nature à proximité et même en avoir un petit bout à soi. C'est d'ailleurs une des raisons soulevées pour l'installation dans le périurbain intermédiaire de J1 qui souligne « *le problème de manque de Nature en ville* » et ajoute même que c'était une condition indispensable à sa localisation résidentielle : « *moi je n'ai rien contre la ville, du moment que j'ai mon jardin !* ».

Enfin, la représentation de la ville des périurbains est aussi intéressante à interroger. Pour beaucoup, la ville a constitué une étape dans leur parcours résidentiel, souvent en tant qu'étudiant ou jeune adulte. Les raisons avancées pour le départ sont alors les mêmes que celles avancées dans la sélection de leur espace de vie. Le besoin de calme apparaît également dans les entretiens comme le fait remarquer D1, « *La foule c'est pas [son] truc* ».

D'un autre côté, des interrogés « urbains » apparaissent plus critiques concernant les espaces périurbains. S1, qui a longtemps vécu à Paris et a récemment déménagé sur Tours, a une image précise des pavillons : « *pour moi, le pavillon, c'est le pavillon de banlieue quand je vois les lotissements avec les pavillons je me dis, je préfère habiter en pleine campagne que d'habiter dans une zone pavillonnaire !* ». Mais, elle considère aussi l'éloignement de la ville comme un handicap : « *l'hiver c'est mortel, personne vient te voir...* ».

Enfin, à une échelle supérieure, il ressort que les souvenirs associés au milieu de vie de l'enfance sont importants dans la construction des représentations des différents espaces. Les souvenirs heureux passés dans un espace sont souvent associés à un goût consécutif pour ces espaces. Une impression positive de la commune de naissance est par exemple amenée par le souvenir d'une enfance heureuse.

La représentation des espaces périurbains varie beaucoup en fonction des interrogés et de leur lieu de résidence. De façon générale, chacun justifie sa localisation et l'assume en avançant les inconvénients des espaces périurbains ou de la ville. Il est intéressant de constater que les espaces périurbains sont directement associés aux lotissements pour les interrogés résidant en ville alors que certains habitants du périurbain soulignent eux la diversité des formes bâties de ces espaces (habiter une maison ancienne que l'on a retapée, construire une maison selon ses propres plans...). Cependant, des traits communs découlent de ces descriptions : la localisation approximative des espaces périurbains « *autour de la ville* » et la morphologie monotone du bâti des lotissements.

Les périurbains ont alors des représentations très positives de leur milieu de vie, ou tout du moins plus positives que celles de la ville qu'ils prennent souvent en comparaison. Alors, assumant une localisation résidentielle parfois transformée en ancrage dans ces espaces périphériques, ils ne sont pour autant pas hostiles à fréquenter l'urbain pour certaines activités.

Les ancrages aux différents espaces sont donc à la fois liés aux représentations individuelles et sociales (héritées ou construites) et aux pratiques spatiales des interrogés. Soit les représentations influencent la construction des ancrages et les pratiques spatiales apparaissent alors comme une conséquence de

cette double relation représentations/ancrages, soit les pratiques spatiales contribuent à la construction d'ancrages (via des expériences spatiales qui ressurgissent sur les représentations des différents espaces). De multiples formes d'ancrages sont alors possibles et transparaissent de la représentation des différents espaces :

- L'attachement au logement individuel proposé par le pavillon exprime un ancrage morphologique aux espaces périurbains ;
- L'attachement à un cadre de vie « naturel » véhiculé par le jardin ;
- L'appartenance sociale à la famille qui se trouve exprimée dans le choix d'avoir un logement à soi, privé, pour avoir une vie de famille stable ;
- L'ancrage psychologique qui associe la famille au pavillon et se trouve territorialisé dans les choix résidentiels des ménages.

1.2. Le rapport à la ville des périurbains : entre représentations et mise en place d'ancrages

Le rapport à la ville des périurbains comporte différentes facettes issues de leurs expériences passées et du système de valeurs dans lequel ils ont évolué et continuent d'évoluer :

1.2.1. La ville quand on veut ou la ville « au choix »

De façon générale, les habitants interrogés apprécient la ville pour les aménités et les services qu'elle propose. Cependant, très peu pensent pouvoir y passer la totalité de leur temps et le dosage s'opère en fonction des besoins des périurbains.

La ville devient alors le lieu de la consommation et un « produit » que l'on va chercher quand le besoin ou l'occasion survient comme l'indique I1 qui habite à trente kilomètres de Tours : *« C'est-à-dire, enfin, j'aime bien la ville. J'aime beaucoup la ville : aller en ville, me promener, et tout...y a des spectacles, ce genre de choses. Mais alors vivre dedans... non. [...] Consommatrice de la ville. Et non pas une habitante. »*. Un autre interrogé, J6, abonde dans ce sens : *« j'aime bien aller à la ville mais j'aime bien en sortir, enfin je me vois pas habiter en ville. »*.

La ville constitue alors un espace indispensable pour satisfaire certains besoins mais ne pourrait constituer le lieu de vie de ces habitants. Elle est principalement présentée comme un lieu fonctionnel, support de diverses pratiques spatiales (travail, activités...).

1.2.2. La ville du travail

La dissociation lieu de vie / lieu de travail s'est accentuée depuis plusieurs années et a constitué une rupture avec les modes de vie antérieurs. Avec l'augmentation assez récente des capacités de déplacement, les lieux de vie et de travail se sont peu à peu éloignés et, bien que les temps de trajet n'aient pas beaucoup évolué, les distances ont fortement augmenté.

Le travail constitue le principal facteur de déplacement des interrogés vers la ville. Souvent, une différenciation des espaces apparaît même en fonction de la place qu'ils occupent dans la vie des enquêtés. F4, habitant aujourd'hui dans un espace périurbain proche de Tours, explique par exemple que la seule raison de fréquenter Tours était les études et qu'il partait, dès qu'il le pouvait, rejoindre sa commune d'origine, support exclusif de sa vie privée. Ceci peut être révélateur de la force de cet ancrage qui empêche le développement d'un nouvel ancrage en ville du fait des représentations négatives qu'il lui associe.

De plus, qu'il s'agisse du lieu d'études ou du lieu de travail, beaucoup considèrent comme une transition entre la vie privée et la vie professionnelle le fait de devoir changer de milieu. A ce propos, J6 explique sa lassitude d'avoir dû travailler et vivre dans la même commune : *« j'avais pas anticipé que ça me pèserait au bout d'un moment de travailler dans le village où j'habitais... »*. Il avoue aussi sa joie de se déplacer pour aller travailler car cela lui permet de *« voir autre chose »* et de changer de milieu le temps d'une journée. Travailler ailleurs peut alors être vu comme le moyen de préserver l'ancrage périurbain en pouvant comparer les différents types de lieux et conforter son système de représentations.

Enfin, les entretiens montrent souvent une séparation de la semaine en deux : les jours de travail et le weekend. Pour beaucoup, le weekend constitue une pause dans la semaine et le fait de ne pas devoir aller en ville est vécu positivement car cela marque une rupture dans le quotidien. Ce constat accentue aussi l'idée que les habitants des espaces périurbains voient surtout la ville de façon fonctionnelle en tant que lieu d'emploi. Alors ne pas aller en ville peut être perçu comme une forme d'ancrage des individus, périurbains et urbains, aux espaces périurbains pour le weekend voire parfois les vacances.

L1 conclue par exemple en disant qu'elle n'aime pas se déplacer en ville le weekend puisqu' *« à Tours, c'est simplement pour le travail »*. La ville n'est donc pas le support d'un ancrage spatialisé mais bien un lieu simplement fonctionnel. Elle ne devient le support d'ancrages que pour des pratiques spatiales répétées et choisies (loisirs...).

1.2.3. Les expériences de la ville, révélatrices du mode d'habiter des périurbains et de leurs ancrages spatiaux

Les habitants des espaces périurbains sont nombreux à avoir connu une expérience de vie en ville. Souvent, c'est durant leurs études ou leur vie de jeune adulte qu'ils ont pu tirer profit de ses avantages. La ville représente alors pour eux différentes choses :

- **La ville pour tisser des liens**, se constituer un réseau social ou bien étendre celui déjà existant : c'est le cas de M1 qui vit aujourd'hui à Tours mais travaille dans le périurbain. Elle a dû déménager dans le département d'Indre-et-Loire et s'est alors posé la question de sa localisation résidentielle. Le choix s'est opéré en fonction des opportunités offertes par les différents espaces et enfin, *« connaissant personne à Tours, j'ai préféré rester en ville »*.

- **La ville, de la proximité à la promiscuité** : pour la majorité des interrogés, la ville représente la compacité, la foule et la vie en collectif. Elle devient alors synonyme de voisins et de nuisances. Beaucoup disent avoir aimé la vie en ville étant étudiant mais avoir ensuite gardé de la vie en collectif un souvenir parfois pénible. Certaines mauvaises expériences les ont alors poussés à extrapoler leur expérience de vie en collectif à la vie en ville. Pour L1, qui a vécu à Tours Nord avant de s'installer dans le périurbain, « *c'est pour ça que la ville ne me tente pas du tout !* ». Le bruit et les différentes nuisances sont alors avancés pour justifier, au-delà du manque d'espace intérieur et extérieur, le rejet de la vie en collectif et donc souvent le départ de la ville. Ainsi, nombreux sont les périurbains dont le choix de vie est assumé et qui ne se voient absolument pas retourner en ville à l'heure actuelle si les conditions restent inchangées.
- **La ville des désagréments et des risques** : la ville, c'est enfin le monde et pour certains périurbains un milieu moins sûr que les espaces périphériques. P5, qui vit à Sainte-Maure-de-Touraine, exprime sa réticence à vivre en ville en raison du stress que cela lui occasionnerait : « *Je pourrai peut-être m'endormir en laissant ma porte ouverte – d'entrée – vous voyez ? Mais à Tours : là, j'ai toujours l'appréhension de savoir dans quel état je vais retrouver ma voiture si je la gare à tel endroit* ». Dans une moindre mesure, cela représente des aménités supplémentaires mais « *qui compensent pas... les désagréments, qui seraient liés à la ville* » (I1).
- **Vieillir en ville** : Bien que leurs choix résidentiels conviennent à de nombreux habitants périurbains, ils pensent à leur perte de mobilité et à leur vieillesse. Ils se rendent alors compte que la diminution de leur mobilité pourrait constituer un frein à de nombreuses activités et à une vieillesse épanouie. Repenser le choix de vie devient alors une nécessité et certaines personnes assument complètement la volonté de revenir en ville sur leurs vieux jours pour avoir tout à portée de main et bénéficier de tous les services et équipements de proximité. C'est le cas de J6 qui vit aujourd'hui dans le périurbain lointain : « *je m'imagine bien à ma maison et sur mes vieux jours habiter une grande ville pour aller au cinéma à pied* ». Cependant, les réactions sont différentes et bien que le choix de J6 semble parfaitement consenti et accepté, d'autres périurbains évoquent cette éventualité avec plus de réticence comme M3, qui vit à douze kilomètres de Tours mais pour qui l'ancrage aux espaces périurbains et à sa commune reste plus fort : « *si je viens en ville c'est vraiment quand je serai gaga, [...] contrainte et forcée !* ».

La ville est un espace important dans la vie des périurbains. Elle constitue un lieu de passage obligé pour certains ou un lieu choisi pour réaliser une activité ou changer de milieu. Des interrogés ont développé un attachement particulier qui fait que sa fréquentation leur est devenue agréable pour changer d'air ou voir du monde. Pour d'autres, elle est synonyme de vie professionnelle et de stress et ne constitue pas un ancrage territorial évident. Les relations à la ville sont donc différentes selon les individus, tout comme la relation aux espaces périurbains peut l'être, et ceci peut être questionné dans l'optique de la mise en durabilité des espaces périurbains. Certains ancrages présents peuvent favoriser les déplacements

vers le milieu urbain par exemple alors que des personnes que la ville repousse peuvent se tourner davantage vers un espace local et, en limitant les déplacements, permettre le développement d'une activité économique locale ou bien la création d'un lien social de proximité (voisinage, commerçants...).

1.3. Le besoin de s'identifier à un espace, indicateur d'ancrages importants

Dans plusieurs entretiens, les individus utilisent un espace ou un type d'espaces pour se définir. Celui-ci devient alors un constituant de leur personnalité et de leur personne, comme quelque chose de transcendant contre lequel on ne peut aller. Ce recours témoigne souvent d'ancrages territorialisés importants.

Utiliser un espace pour se définir est souvent lié au passé géographique et résidentiel de l'individu. C'est souvent expliquer ses racines familiales passées et/ou actuelles et le moyen de justifier un comportement, associé à ce type d'espaces (*je n'utilise pas le bus parce que je n'ai pas été habitué, je viens de la campagne*).

La famille constitue le premier facteur explicatif de ce besoin de s'identifier à un espace : L1 se définit comme « *très chambraisienne* » parce que sa famille y vit et qu'elle y a passé son enfance. Néanmoins, il ne faut pas sous-estimer l'importance de ce sentiment d'appartenance territoriale car il est dans son cas explicatif de certains ancrages territoriaux : lieux d'achats, de loisirs... L1 en témoigne :

*« Parce que vous avez une préférence pour la zone de commerce de Chambray ?
Parce que j'ai habité Chambray ! J'ai de la famille là-bas, donc beaucoup Chambray ».*

Ce sentiment d'appartenance peut même expliquer une réticence à la mobilité géographique, comme pour P5, habitant le périurbain lointain, qui n'a pas envisagé de quitter le territoire communal: « *Non je suis très attaché à ma terre si vous voulez, c'est ça en fait !* ». Notons aussi que le vocabulaire utilisé fait référence aux attaches, aux liens et aux racines qui retiennent psychologiquement l'individu sur un territoire.

L'affiliation spatiale exprimée par les individus peut cependant être moins précise et plus morphologique. Elle repose sur les représentations dont dispose l'individu sur les différents types d'espaces. J6 se définit « *de la campagne* » parce que ses parents y vivaient et P1 « *profondément citadine quand je suis née mes parents habitaient Paris ...* ». P5 renchérit en disant : « *on a besoin d'espace. ... c'est que j'ai été habitué en campagne, je suis né et élevé en campagne donc on ne va pas me mettre citadin !* ».

Mais, ces représentations spatiales sont aussi parfois à remettre en question car bien qu'un territoire soit plus ou moins urbanisé, les modes de vie de ses habitants peuvent être très différents. Par exemple, dans le panel des interrogés, deux parisiennes ont pourtant vécu deux modes de vie différents. P1, qui se dit profondément citadine, a effectivement vécu une vie de citadine dans Paris, que ce soit au niveau de sa vie en appartement, de son utilisation de tous les moyens de transport disponibles et principalement du métro, ou de l'utilisation des services et équipements propres à une

grande ville. A l'inverse, N2 a vécu dans Paris près de quarante ans une vie de village : pas d'utilisation du métro, vie de quartier exclusive, commerces de proximité et relations de voisinage développées.

Ce recours à un espace peut donc expliquer en partie un mode de vie ou un comportement mais ne permet pas de résumer le comportement d'un individu. Dans le cas des espaces périurbains, les habitants jonglent en permanence entre ces différents espaces en étant tantôt en ville tantôt dans un espace plus rural et ce au cours de la même journée.

Le sentiment d'appartenance à un type d'espace paraît donc révélateur de l'identité d'un individu puisqu'il associe un idéal-type à un type d'espace, et se définit ensuite en adéquation ou en rupture avec ce profil. Plus ou moins fondé, cette catégorisation a cependant des répercussions sur les pratiques : un ancrage (de type psychologique) peut influencer les représentations qui ensuite impactent les pratiques spatiales et peuvent favoriser le développement de tel ou tel ancrage.

Se sentir plutôt citadin ou plutôt urbain est aussi quelque chose qui semble hérité et permanent. Cela constitue alors un sentiment d'appartenance à un groupe (familial, amical) et un attachement individuel pour un type d'espaces. De façon générale, cet ancrage originel est durable dans le temps car en déménageant, l'individu essaie souvent de retrouver ce qu'il a connu ou alors de transposer un mode de vie qu'il a adopté à son espace actuel. En ce sens, l'ancrage à un type d'espaces exprime une certaine durabilité temporelle qui peut être difficile à remettre en cause. Cet ancrage est synonyme de permanence et de constance, il représente la stabilité voire la continuité et peut donc apparaître comme une entrave au changement, pourtant nécessaire dans le cadre de la mise en durabilité des espaces périurbains (tout du moins au niveau environnemental).

2. Le rôle du logement et de la localisation résidentielle dans la mise en place d'ancrages

2.1. Les représentations du logement : du logement fonctionnel à l'aboutissement familial

Le logement et en particulier le pavillon individuel constitue l'idéal de la majorité des interrogés et va de paire avec de nombreux attributs. Comme l'explique F4 qui vit dans un espace périurbain proche de Tours, avoir une maison c'est « *avoir un jardin avoir un parking avoir une cour avoir une terrasse...* ». La possession d'un logement constitue alors un aboutissement pour plusieurs interrogés pour qui « *l'idée d'acheter [vient] rapidement* ». Mais, acheter un logement, c'est aussi acheter le « pack » qui va avec comme le consent F4: « *Y'a aussi ça quoi. Maison, chien, jardin... barbecue ? Oui nan mais c'est vrai* ». Il est aussi intéressant de voir que l'expérience d'une vie en maison influence souvent le parcours résidentiel futur. Pour beaucoup, avoir goûté au cadre de la maison individuelle, c'est l'adopter. C'est ce qu'indique V1 (habitante du périurbain proche) lorsqu'elle raconte : « *on voulait avoir du terrain et puis c'est vrai que passer une année à Angoulême on avait un jardin... [...] difficile de revenir en arrière* ».

De plus, la représentation de la maison familiale influe beaucoup dans le choix du type de logement. M3 fait référence à la maison de son enfance « *la maison de la joie, du bonheur* » et en est nostalgique. L'idée de vivre dans une maison est aussi liée au sentiment de vouloir retrouver cette atmosphère qui lui a plu autrefois. A contrario, P1, qui habite Tours, révèle avoir compris en choisissant son logement qu'elle se rapprochait du logement familial pour prendre une certaine revanche sur la vie : « *j'ai réalisé en arrivant dans cet appartement que [...] cet endroit ressemblait un peu à l'ambiance de l'appartement de mes parents [...] c'était un endroit où je n'étais pas très heureuse du coup j'ai l'impression ici d'une petite revanche* ».

Le passé résidentiel a aussi joué pour F4 et sa femme qui ont toujours vécu dans des maisons et qui plus est dans des lotissements, « *résultat c'est la maison* ». I1 explique également que ces choix sont quasiment immédiats pour une partie des ménages : « *on avait le choix entre acheter, finalement, un appartement en ville, ou une maison en campagne. Enfin, pour nous, le choix était vite fait. Ça ne s'est même pas posé d'ailleurs...* ». Le système de représentations et de valeurs entre donc bien en compte dans la sélection d'un type de logement et l'impose quasiment à son détenteur.

Mais, la différence entre la maison et l'appartement reste indéniablement le jardin. L1 cherchait « *la possibilité d'avoir son jardin, de l'espace...* », son « *chez soi quoi. [...] avec un petit jardin* » et s'estime chanceuse d'avoir pu y parvenir. Le jardin représente un espace privé, calme et tranquille, où l'on peut se détendre et profiter des beaux jours. J6, résidant à plus de trente kilomètres de Tours, développe bien ce sentiment : « *le fait d'arriver dans un grand terrain, voilà je suis tranquille. Je cherche pas mais bon... oui le côté cool de la campagne, disons les petits oiseaux, c'est peut-être un peu bête voilà, se ressourcer un peu comme ça...* ».

Enfin, c'est aussi le lieu où peut se retrouver toute la famille et qui permet de recevoir des invités. Quand on demande à F4 s'il a souffert de ne pas avoir de jardin durant sa vie citadine, il répond sans hésiter : « *pour inviter des gens c'était plus facile d'inviter des gens quand on a une maison* » et L1 d'ajouter : « *on voulait de la place pour que les gamins puissent courir dehors et puis être tranquilles* ». La maison et son jardin représentent donc un idéal d'espace et d'ouverture pour ces ménages, qui associent leur logement à l'épanouissement familial.

Concernant la localisation résidentielle, L1 résume bien la recherche de la majorité des habitants du périurbain : avoir une maison et un jardin sans pour autant négocier sur le fait d'avoir « *tout... tout, tout près de chez moi* ». Cette représentation est pour autant à nuancer avec les pratiques de mobilité consenties par L1 qui se déplace beaucoup mais reste dans les périphéries de Tours.

Les interrogés ne sont donc pas hostiles à la vie en ville mais plutôt au type de logement qu'elle leur imposerait de part les différentes contraintes (financières, environnementales...). La ville reste souvent associée à la vie en appartement et s'éloigner du cadre urbain devient pour ces périurbains l'occasion d'acquérir une maison individuelle avec jardin qui cristallise toutes leurs attentes.

Des compromis peuvent cependant apparaître et permettre de trouver un juste milieu au sein des ménages. Entre P1, citadine convaincue et son mari, qui voulait partir vivre à la campagne, le choix s'est porté sur la maison en ville : « *au moment d'acheter on s'est dit maison de ville [...] à ce moment là on avait quand même goûté à l'esprit maison qui nous avait quand même bien plu et on s'est dit si on trouvait l'idée du particulier tourangeau* ». L'achat n'est pourtant pas accessible à tous les budgets mais on peut alors se demander si la possession de son logement n'est pas directement ancrée dans l'idée des ménages qui sont prêts à lui sacrifier des prêts importants. De plus, la maison périurbaine leur paraît bien plus économique que l'achat d'une maison en ville car les coûts associés à cette localisation résidentielle excentrée notamment les coûts financiers de l'accroissement des mobilités ne sont souvent pas pris en compte au départ.

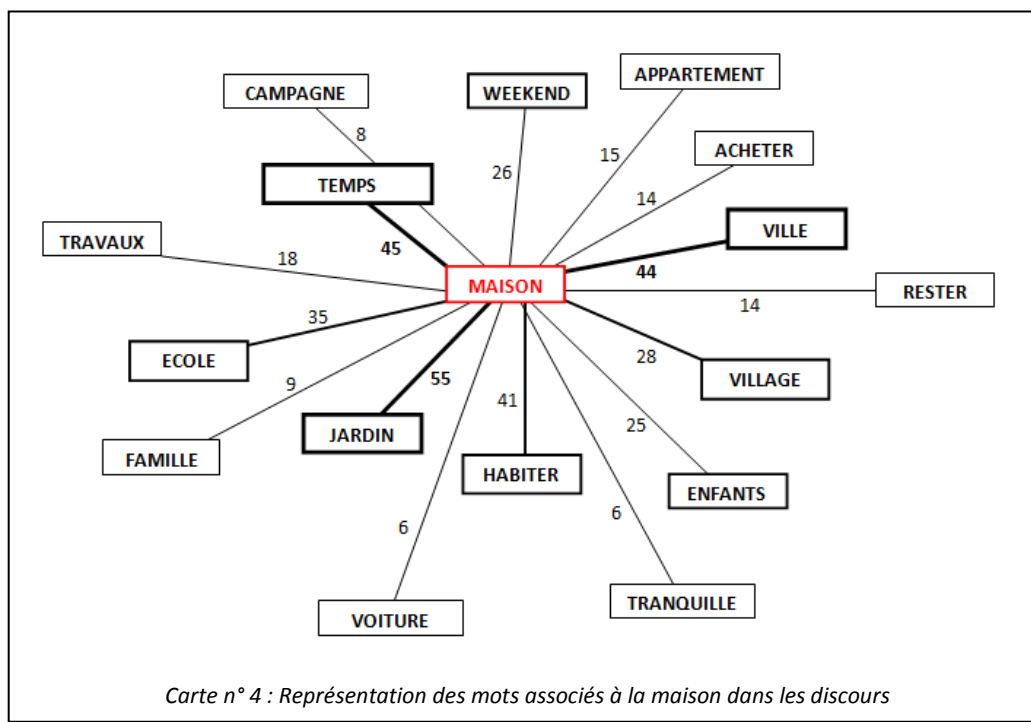
S1, qui a eu un parcours résidentiel chargé, continue à louer son logement et remet en question les choix de plusieurs de ses amis : « *ce qui m'ennuie par contre parfois quand je compare avec des copains de ma génération, des gens qui ont 50 ans etc..., et qui mettent des crédits pour leur baraque etc..., c'est que c'est leur seul horizon par leur maison tout est acquis.* ». En effet, une partie des habitants périurbains voient en leur maison un aboutissement, à la fois personnel et familial. C'est aussi quelque chose qui, par son acquisition, constitue dans leurs esprits un élément certain pour l'avenir et un socle stable pour le développement de leur famille.

Enfin, il est important de noter que les représentations du logement sont la majorité du temps intrinsèques au logement en lui-même et ne sont pas liées aux autres problématiques qui pourtant y sont rattachées. Le choix résidentiel est souvent ce qui conditionne le mode de vie et n'est souvent pas réfléchi en fonction des répercussions qu'il peut avoir. Par exemple, le choix du lieu de vie est souvent déconnecté du lieu de travail alors qu'il a des conséquences importantes sur la mobilité des périurbains. C'est à ce titre que les décalages entre les pratiques et les représentations des interrogés sont importantes à interroger.

Néanmoins, certains enquêtés ont lié leur choix de localisation résidentielle à la proximité de certains services comme les transports en commun ou la proximité d'une gare pour les périurbains les plus éloignés qui vont travailler en train. Alors que les seconds sont restés fidèles à leur critère de sélection, les premiers souhaitent avoir à portée de main ces services sans pour autant les utiliser. Ils constituent des ressources qu'ils estiment utiles de pouvoir mobiliser si nécessaire mais ne sont pas rentrées dans leurs pratiques quotidiennes.

La maison individuelle constitue donc un ancrage psychologique fort chez les ménages périurbains car c'est à cet espace que sont associés la vie de famille et son avenir. Elle constitue un aboutissement pour beaucoup et un socle stable pour le futur. Cet ancrage psychologique peut ensuite se traduire par un certain ancrage spatial au lieu de résidence. Les pratiques spatiales des interrogés y sont rattachées : certains tentent de limiter leurs déplacements à leur minimum (travail et achats principalement) car l'appartenance sociale à la famille, symboliquement représentée par la maison, prime sur des pratiques spatiales plus fonctionnelles. L'ancrage résidentiel apparaît alors comme un élément structurant de l'ensemble des pratiques spatiales et semble difficile à remettre en cause dans l'objectif de mise en durabilité des espaces périurbains. C'est principalement la recherche du pavillon individuel et de son jardin qui pousse ces ménages à s'installer dans les espaces périurbains. Le manque d'espace et de Nature en ville sont un des facteurs qui incitent les familles à partir en périphérie : le développement de trames vertes et bleues en ville peut alors apparaître comme une première mesure visant à corriger la vision de la ville dense et étouffante.

Afin de synthétiser les notions liées à la maison dans les représentations des périurbains, nous avons effectué la carte bilan suivante :



Plusieurs commentaires peuvent être faits :

- La maison est tout d'abord reliée au jardin et au temps : elle constitue le lieu de repos (pendant le weekend) et abrite la vie familiale. Dans les représentations, elle symbolise donc un lieu préservé et à soi.
- La maison est aussi reliée au lien social et aux appartenances sociales des membres de la famille. Elle est liée à la famille, aux enfants et à l'école mais aussi au village. En cela les représentations peuvent être révélatrices d'un ancrage local (qui s'exprime ensuite parfois par des pratiques spatiales répétées allant dans le sens d'une durabilité).
- Enfin, l'apparition récurrente du terme « rester » exprime bien l'existence d'un ancrage fort au logement, manifesté par un attachement à un logement construit (travaux...) et/ou à une appartenance sociale à la famille ou au réseau local, du village par exemple. « Rester » indique une forme de stabilité et d'immobilité qui fait penser à un ancrage définitif. Dans l'objectif de mise en durabilité, cela peut constituer un frein majeur au changement si la durabilité passe par un délaissement des espaces périurbains.

2.2. L'attachement au logement et au cadre de vie

L'attachement des périurbains à leur maison est assez varié. Dans les discours, elle apparaît parfois comme une fierté personnelle (comme lorsque J1, habitant le périurbain intermédiaire et travaillant sur Tours, indique que sa maison a été la première maison HPE du département) ou un prolongement de soi. Plusieurs interrogés ont en effet réalisé eux-mêmes leur maison ce qui a favorisé la création d'un lien avec leur logement : *« notre maison on l'a fait selon nos...voilà c'est notre maison c'est nous qui avons fait les plans tout ça voilà... Voilà ya quand même un attachement particulier »* (F4). Cet attachement vient aussi du fait que l'individu a construit la maison ou l'a choisie selon ses propres goûts : *« j'ai construit la maison qui me plaisait en quelque sorte. Là, je l'ai en partie construite moi-même. [...] C'est moi qui ai fait le plan... »*. (J1)

L'attachement à la maison, c'est aussi l'attachement à la famille et à un certain cadre de vie. Pour I1, *« maintenant c'est... la maison. Le jardin, les enfants »*. La nature et l'environnement proche apparaissent également comme des facteurs expliquant l'attachement au logement de certains individus. J1, qui *« aime beaucoup jardiner »*, *« avait tendance à aller chercher quelque chose de plus agréable à l'extérieur [de la ville] »*, et ressent le cadre naturel dans lequel s'inscrit sa maison comme un besoin *« vital »*. L'aménagement du jardin est aussi important car, bien que certains interrogés avouent peu le fréquenter, savoir qu'il est là et qu'on peut y aller est primordial. Des interrogés y regroupent de nombreuses activités : du jardinage, *« j'ai fait par exemple une haie vive que j'ai plantée moi-même, j'ai planté des pommiers, des poiriers... »* (J1) ; le jardin est aussi une échappatoire à la routine quotidienne : *« quand j'arrive chez moi au printemps ou qu'il fait jour je peux être dehors et j'ai l'impression d'être en*

vacances» (N2) ou bien une nouvelle « pièce » de la maison: « *je suis tout le temps dehors, je vais bricoler, je vais m'installer dehors, je vais lire, je vais...* » (M3).

L'attachement au logement et au jardin est parfois si fort que les mobilités sont freinées par la volonté de quitter le moins possible un endroit où on se sent bien. Cependant, cet attachement au logement ne saurait représenter la totalité des périurbains. Bien qu'attachés, certains s'avouent prêts à le quitter dans certaines circonstances.

Pour J1, c'est le lien social et familial qui le retient dans sa maison mais « *dans un avenir qui sera ce qu'il sera, c'est-à-dire quand je n'aurai plus d'attache familiale en région tourangelle, je pense établir ma résidence principale dans le Midi* ». J6 avoue aussi ne pas avoir « *le culte de la maison familiale qu'on va garder pendant 25 générations* » car « *on s'attache pas aux choses matérielles* ». L'ancrage au logement est donc plus le résultat d'une appartenance à la famille qu'un attachement à la maison en tant que tel. Ainsi, cet ancrage territorialisé peut être amené à évoluer en fonction de l'évolution spatiale de son appartenance territoriale (déménagement de la famille...).

L'attachement au logement ressort alors parfois comme relativement fort du fait du temps qu'on lui a consacré ou du cadre dans lequel il s'inscrit mais aucun interrogé ne s'oppose à un déménagement si celui-ci devient indispensable. L'attachement au type d'espace semble alors plus important que l'attachement au logement en lui-même. C'est plus un cadre ou un environnement qu'il serait difficile de quitter pour des raisons d'appartenance sociale également. L'ancrage résidentiel est donc avant tout lié au cadre de vie qu'il propose plus qu'à la résidence en elle-même. Permettre des espaces périurbains durables pose alors la question de proposer un cadre de vie adapté aux attentes des périurbains et de favoriser la réalisation de certains ancrages sur le lieu de vie par exemple pour éviter des mobilités excessives.

2.3. L'ancrage local : entre attachement à l'espace local et appartenance au réseau social local

Les espaces locaux sont en général fréquentés par les périurbains pour des raisons pratiques : utiliser le commerce de proximité pour le dépannage ou inscrire les enfants dans une association sportive communale pour faciliter leur autonomie. Mais, certains interrogés se sentent appartenir à l'espace local par des relations qu'ils y ont liées voire par devoir.

P5, habitant de Sainte-Maure-de-Touraine, estime comme un devoir de « *faire vivre Sainte-Maure* » en utilisant ses services et les supérettes de la commune à laquelle il est attaché. J1 regrette aussi le lien que créait le commerce de proximité entre les gens en ville : « *tu vois c'est ça qui est intéressant, ce sentiment de faire partie d'un quartier, de connaître tout le monde par le commerce finalement, par le commerce de proximité, on l'a complètement perdu [...] un centre commercial où tu as 1000 habitants autour, tu perds la convivialité* ». L'espace commercial local semble alors pouvoir intervenir comme une échelle qui permet de maintenir un lien social entre les individus au sein d'une commune ou d'un quartier, à condition qu'il soit utilisé par les habitants. Il est le vecteur d'un lien social durable et peut devenir un lieu d'ancrage.

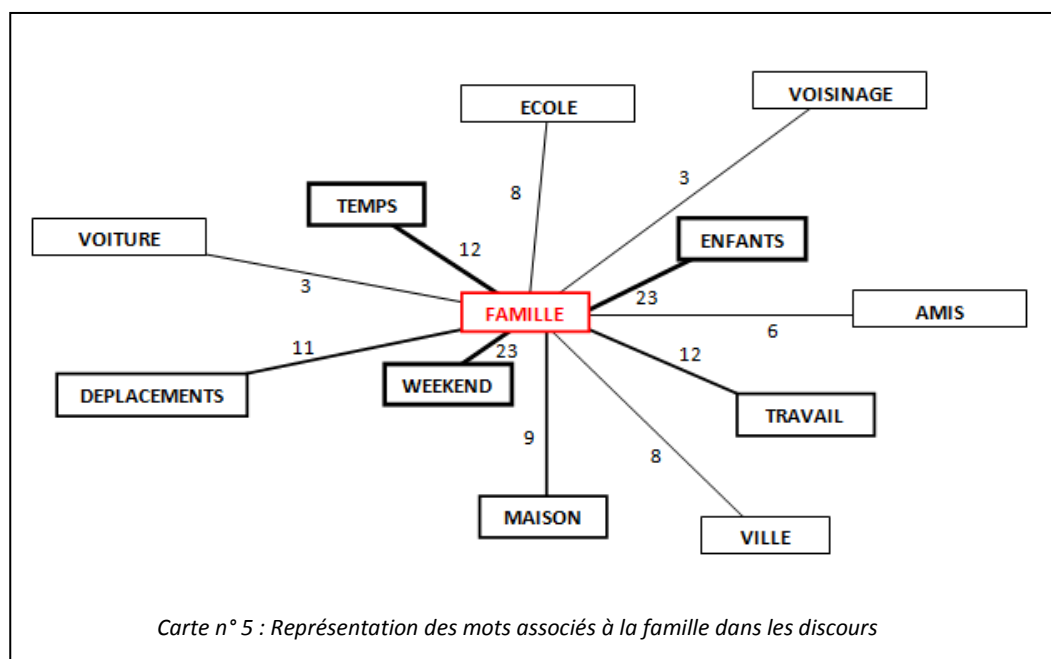
Pour I1, habitante du périurbain intermédiaire, ce sont les relations sociales qui font qu'« on s'est bien ancrés à Saint-Branchs » et cet attachement vient d'une certaine convivialité qui s'est peu à peu développée entre les habitants et sa famille : « on se voit en dehors, on prend le temps de discuter... En plus, on fait du sport, on fait pas mal de choses qui font que, finalement...on s'intègre bien».

Les relations sociales favorisent donc l'ancrage des ménages dans un espace local plutôt qu'un autre: « les gens sont beaucoup mieux qu'à Veigné, d'ailleurs. Veigné on s'est pas fait beaucoup d'amis. Par contre à Saint-Branchs: pfou ! » (I1).

L'ancrage local devient alors un facteur voire un « devoir » de participer à la vie locale. En jouant sur le sentiment d'appartenance à une communauté de vie locale, une certaine forme de solidarité entre les populations peut servir de pilier à la préservation de l'environnement local par exemple. Cet élément peut aussi constituer un support intéressant pour la mise en durabilité des espaces périurbains dans leurs dimensions économique et sociale. Se sentir responsable d'un espace et de ses activités économiques, avoir le sentiment de devoir s'impliquer dans la vie d'un quartier ou d'une commune..., sont autant d'éléments qui peuvent participer à la viabilisation d'activités économiques ou à l'émergence puis à la pérennisation d'un lien social local.

La présence de la famille sur le territoire communal peut aussi conduire à une localisation résidentielle sur la commune comme pour P5 qui vit toujours dans sa commune d'origine à cause « des attaches » qu'il a nouées ou bien F4 qui a fait construire sa maison à côté de celle de sa belle-famille.

Le lien social est donc un élément déterminant dans la mise en place des ancrages et le premier collectif social auquel appartient l'individu périurbain est sa famille. Voyons les éléments qui lui sont associés dans les discours :



La famille est directement reliée aux enfants et au weekend. Mais, elle est aussi synonyme de déplacements. Ainsi, cette appartenance sociale apparaît aussi comme révélatrice de certaines mobilités (déplacements, travail, école, voiture).

Elle est aussi associée à une forme élargie de sociabilité : au-delà des enfants, les amis ou le voisinage apparaissent. Le lien social des périurbains ne se limite pas au lien familial mais des formes de sociabilité peuvent se développer dans l'environnement local (à l'échelle de la commune voire du quartier).

Ce sentiment d'appartenance peut également renforcer un ancrage déjà présent et impliquer davantage les ménages dans leur espace de vie. En termes de durabilité, cela peut se traduire par une modification de certaines pratiques spatiales qui se trouvent recentrées sur l'espace local par exemple (achats, loisirs...).

3. La mobilité des périurbains et son rôle dans la réalisation des ancrages

3.1. Une mobilité assumée mais qui admet ses limites...

Les enquêtés ont des relations différentes à la mobilité en fonction de leurs expériences passées, de la composition de leur famille ou des contraintes qu'ils ont à gérer. Cependant, cette mobilité est une des clefs de compréhension des ancrages territoriaux existants dans les espaces périurbains.

3.1.1. Des « mobiles » assumés

Dans certains cas, les périurbains sont prêts à sacrifier des mobilités plus importantes au profit de gains qu'ils estiment compensatoires. Assumer une mobilité supplémentaire pour avoir un travail qui plaît ou pour satisfaire un ancrage (aller faire les courses dans un endroit qui plaît : *« parce que moi les courses je vais à Chambray mais je pourrais tout faire ici ! »* (L1)) s'est retrouvé plusieurs fois dans les entretiens. La raison principale d'adhésion à cette augmentation des mobilités quotidiennes est le choix du travail.

L1 est *« prête à sacrifier aussi un temps à la mobilité pour avoir une carrière, quoi, pour avoir un travail intéressant... »*, comme I1 qui n'a pas su choisir entre un attachement à son logement et un travail à Paris qui lui plaisait. Elle a ainsi assumé pendant plusieurs années des mobilités quotidiennes importantes sans pour autant le regretter : *« Alors, c'était le train de 7 heures 05. Donc... lever 6 heures moins le quart. Pour commencer à bosser à 9 heures. 9h, 9h10. J'étais bien là-bas. C'était un travail qui me plaisait, le côté passionnant du boulot compense... a compensé largement les désagréments liés au trajet. »*.

Les choix de mobilité se font donc aussi en fonction du gain que les individus pensent en retirer et de leur système de représentations : avoir un travail qui plaît mais du coup passer plus de temps dans les transports et moins avec sa famille... Ce sont des arbitrages que chacun réalise en fonction de ses aspirations mais aussi de son système de valeurs individuel.

3.1.2. Des déplacements que l'on tente de limiter

Plusieurs interrogés tentent de rationaliser leurs déplacements en réalisant des boucles programmées : amener les enfants à l'école avant de partir au travail, réaliser les achats en en sortant ou passer récupérer un enfant à son club de musique ou de sport... ceci rentre dans l'optique de minimiser ses déplacements, non seulement pour des raisons économiques mais aussi pour s'épargner de nombreux allers-retours et la fatigue qui va avec : *« on essaie de pas faire 50 trajets inutiles, on essaie de rentabiliser »* (J6, habitant du périurbain lointain). Ceci demande au préalable une organisation, comme pour D1, habitant à dix kilomètres de Tours, qui explique que *« la mobilité aurait pu être un motif de déménagement pour éviter les allers-retours en voiture »*.

Néanmoins, bien que les déplacements « obligatoires » soient souvent rationalisés, il n'en est pas de même pour les déplacements choisis et volontairement assumés. En effet, J6 qui fait attention à ses déplacements en semaine, peut accepter d'importantes mobilités le weekend pour effectuer des visites : *« ça peut nous arriver, d'aller, de faire une centaine de kilomètres facilement »*.

Une autre partie des périurbains organise rarement ses déplacements. Il s'agit des individus dont les temps passés dans les transports sont moins importants et pour qui assumer un aller-retour supplémentaire ne s'avère pas être très chronophage comme V1 qui habite à une dizaine de kilomètres de Tours : *« Je fais pas mon planning en disant aujourd'hui je vais à tel endroit à tel endroit à tel endroit »*. D'une façon générale, plus l'individu réside loin dans l'espace périurbain, plus il aura des mobilités organisées (au moins pendant les jours ouvrés où le temps est compté).

3.1.3. Une mobilité qui pèse....

Les différents ancrages territoriaux dont dispose l'individu entraînent des mobilités parfois répétées. Lorsque la mobilité devient trop contraignante, un choix doit être fait et se réalisera soit en reniant certains ancrages soit en essayant de se rapprocher de ceux-ci en déménageant. Cependant, dans tous les cas, cela peut être perçu comme un déchirement.

Comme l'exprime F4, la mobilité importante a contribué à sa volonté de se rapprocher de son travail notamment : *« pour l'instant on en avait un petit peu marre de... de bouger, de faire la route pour le travail »*, d'autant plus que le temps passé dans les déplacements peut être perçu comme du temps perdu et que le sentiment général qui ressort de ces entretiens est la volonté de gagner du temps : *« on préférerait se poser, avoir moins de temps de trajet et pouvoir faire autre chose »*.

Cependant, les ancrages peuvent être quelque peu freinés par la mobilité qu'ils impliquent. F4, qui a monté une association sportive avec un ami dans sa ville d'origine doit y retourner plusieurs fois par semaine et admet que ses déplacements sont de moins en moins nombreux : *« c'est pas le sport en lui-même qui... qui pèse non c'est le trajet. 45 minutes ça commence à faire »*.

D'autres interrogés témoignent du fait qu'ils ont l'impression de passer leur vie dans les transports et pour la plupart dans la voiture. I1 exprime ce ressenti : *« Bah, j'ai l'impression d'être tout le temps... j'ai vraiment l'impression d'être souvent en voiture, quand même »*. Cette dépendance n'est pas forcément bien vécue et la voiture, par les pratiques spatiales répétées qu'elle représente, constitue la plupart du temps un ancrage contraint.

Ainsi, les ménages périurbains sont de plus en plus nombreux à tenter de limiter leurs déplacements indispensables (travail, achats, enfants...) en couplant ces différents motifs. C'est surtout le cas des actifs pour qui la gestion du temps est nécessaire lorsqu'on assume d'importantes mobilités quotidiennes. Cela s'exprime par le développement de nouvelles pratiques qui permettent de gagner du temps sur les éléments fonctionnels et d'en garder pour des activités choisies. Par exemple, plusieurs interrogés, et principalement ceux habitant le périurbain intermédiaire voire lointain, se sont mis à réaliser leurs courses sur Internet et

donc depuis leur domicile pour éviter de « gaspiller » un temps précieux qui peut alors être accordé à de nouvelles activités.

Le développement de nouvelles procédures peut donc permettre de développer de nouvelles pratiques spatiales voire de renforcer certains ancrages puisqu'en économisant leur temps, les ménages peuvent décider de le consacrer à ce qui compte pour eux. Ces mesures vont dans le sens d'une affirmation des ancrages forts. Une interrogée a également souligné faire de nombreux achats sur Internet, ce qui lui permet de réduire ses mobilités fonctionnelles et de consacrer le temps économisé à réaliser certains ancrages par exemple. Cependant, cette réduction des mobilités n'est pas obligatoire car la satisfaction d'autres ancrages peut les augmenter ou les laisser inchangées mais les bénéfices que l'individu en retire ne seront pas les mêmes.

3.2. Etre ancré dans le périurbain signifie-t-il favoriser l'ancrage de ses enfants ?

Pour les ménages comportant des enfants, le thème de la mobilité est souvent couplé à celui des enfants par les interrogés. En effet, ils sont dépendants dans leurs déplacements et ont donc un impact direct sur la mobilité de leurs parents comme l'exprime J1 : *« j'ai ensuite, toute ma carrière, transporté, jusqu'à il y a quelques années, mes enfants. Mais ça a duré longtemps ! »*

Cette dépendance peut être plus ou moins bien vécue par les parents qui peuvent estimer cela normal mais pour qui cela peut vite devenir pesant. L'exemple de la maman-taxi du mercredi après-midi est parfois abordé lorsqu'il faut amener chaque enfant à son activité. Une organisation est donc aussi parfois demandée à ce niveau-là.

Les enfants ont aussi un impact sur les choix modaux : *« je pouvais prendre le vélo mais la voiture, c'était mieux, parce que j'emmenais ma fille à la garderie »* (L1). D1 exprime également cette idée : *« si y'avait pas les enfants je pourrais peut être y aller de temps en temps en vélo [au travail] »*.

Pour D1, les enfants constituent un frein à la mobilité géographique (tendance à rester sur Tours pour ne pas les déstabiliser...) mais au niveau de la mobilité quotidienne, ils représentent quand même un facteur important d'accroissement de la mobilité du ménage. De plus, leur sociabilité (aller rendre visite à des copains...) constitue un motif de déplacement supplémentaire. I1, habitant à trente kilomètres de Tours, résume cela en expliquant *« on s'adapte quand même beaucoup aux enfants, quand même. Tant qu'on peut. »*.

Les enfants ont un impact sur l'échelle des déplacements. Ils réduisent la mobilité acceptée des parents (qui hésitent à partir s'installer ailleurs) mais conduisent parfois à d'importants déplacements quotidiens pour leurs activités (compétitions régionales le weekend...). Les parents, en réduisant l'échelle de leurs propres déplacements en raison des enfants, aboutissent à une stabilité de leurs pratiques spatiales qui peut favoriser les ancrages territoriaux. D'un autre côté, lorsque certains périurbains ancrés localement décident d'inscrire pour des raisons pratiques leurs

enfants à des activités organisées localement, ils favorisent la mise en place d'une appartenance sociale locale et ainsi la construction de certains ancrages territoriaux. Etre ancré signifie alors aussi en ce sens favoriser l'ancrage de ses enfants dans les espaces périurbains.

3.3. Quand la mobilité impacte le choix résidentiel

Bien que la localisation résidentielle soit souvent choisie de façon indépendante des autres éléments sur lesquels elle aura des répercussions (emploi, loisirs...), il arrive que des interrogés aient fait intervenir dans leur choix ces questions, tout en ne négociant pas sur l'achat d'une maison individuelle.

C'est le cas de L1 qui a choisi son lieu de résidence en fonction des services offerts sur sa commune et s'est donc installée dans le périurbain proche. Elle cherchait une école et des bus en priorité car *« moi ce que je voulais c'était habiter un endroit où je n'ai pas besoin de prendre la voiture »*. Elle évoque le cas d'amis pour qui le choix résidentiel excentré est resté complètement indépendant de tout autre critère : *« je me disais mais ils sont fous... Ils sont trop loin, les enfants, pour aller au collège, au lycée, enfin bon moi je voyais tout ça, je voyais tout ça ! »*. Pour les activités des enfants, elle a aussi choisi l'échelle communale pour des raisons pratiques : *« parce que d'une part les enfants peuvent y aller seuls [...] et d'autre part c'est plus simple »*.

A ce niveau, les différences entre les individus résidant dans les espaces périurbains et ceux résidant en ville sont assez minces : S1, qui vit dans le centre de Tours explique que son choix a aussi été motivé par la présence de transports en commun *« et du coup je voulais centre ville, [...] je ne voulais pas être esclave de la voiture en termes de taxi par rapport aux enfants, voilà »*.

Les habitants urbains et périurbains proches se rejoignent donc sur ce point : le taux d'équipement et les services fournis ont impacté leur choix de localisation résidentielle. A une échelle plus large, ce choix peut être l'objet de compromis. En effet, les mobilités quotidiennes sont acceptées autour du domicile selon une certaine distance comme le remarque P5 : *« l'avantage qu'on a à Sainte-Maure, ce que je veux dire, c'est qu'on est à un croisement de chemins là, on est au centre de quatre directions qui sont Châtellerauld, Tours, Chinon, et Loches en fait. Ça permet de rayonner »*. Cette idée d'être à la croisée des chemins est aussi exprimée par P1 pour expliquer sa localisation résidentielle : *« Sans aucun doute Tours a pour moi ce certain avantage et quand on s'est installés avec mon mari il était important avec mon mari à l'époque pour nous d'avoir un lien moi par rapport à Paris et lui sachant que sa famille était plutôt vers Poitiers »*.

Les ancrages territoriaux préexistants peuvent donc jouer un rôle dans le choix de localisation résidentielle : se rapprocher de sa famille... Cependant, cela n'implique pas une réduction des mobilités liées aux ancrages car dans le ménage, la localisation résidentielle apparaît comme un compromis entre les ancrages des deux conjoints.

3.4. L'apprentissage de la mobilité participe aux usages futurs

De façon générale, les usages passés en matière de mobilité influent sur les usages présents. Mais, par exemple, plusieurs interrogés ont passé leur enfance en allant à l'école à pied, en vélo ou en bus mais peu d'entre eux ont continué à utiliser ces transports une fois devenus adultes, surtout lorsqu'ils ont testé la voiture.

La mobilité est quelque chose qui s'apprend et fait parfois partie d'un héritage familial. Les personnes ayant connu d'importantes mobilités se sentent par exemple davantage prêtes à déménager. Ainsi, cela peut témoigner d'un ancrage moins fort au logement. Comme le souligne D1 qui a connu plus d'une dizaine de déménagements et habite aujourd'hui un espace périurbain proche de Tours, celui-ci peut même être perçu de façon positive : *« on perd quelque chose mais on gagne autre chose au final, c'est pas plus mal »*.

P1, qui a vécu à Paris avant d'arriver à Tours, explique que c'est un « héritage » issu de sa tante : *« j'avais ma famille à Paris en particulier une tante que j'avais et avec qui je sortais beaucoup. Et qui elle m'emmenait à la découverte d'un Paris qui ne m'a jamais quitté. A pied, en métro, bus. Elle connaissait par cœur les bus, les métros, ça m'a été transmis ça beaucoup »*.

Dans une autre mesure, elle explique aussi que la mobilité est vécue différemment en fonction des échelles et du système dans lequel on évolue, que ce soit en termes de moyens de transport ou de distances à parcourir. Par exemple, elle estime qu'elle vit différemment la mobilité entre Tours et Paris, du fait d'une représentation de la distance qui est différente : *« j'y pensais moi par rapport à une nièce justement maintenant avec les générations, une nièce à moi qui est parisienne et qui... fait par exemple à pied des distances beaucoup plus importantes que je ne fais à Tours et que je crois, on ne fait à Tours. [...] je circule beaucoup plus en voiture pour des mêmes distances que ma nièce à Paris ça lui semble voilà complètement aberrant »*.

A travers les représentations associées aux différents types d'espaces, les individus peuvent développer des formes d'ancrages dans des mobilités types. Par exemple, la perception de la distance étant différente entre deux structures urbaines et les modes de transport étant associés à des types d'espaces dans les représentations individuelles et sociales, cela peut conduire à accepter certains types de mobilités dans un espace et pas dans un autre. Accepter de marcher 500 mètres à Paris ne signifie pas accepter de marcher 500 mètres à Tours car la perception des espaces et de la distance est différente. De même, nous pouvons alors nous demander s'il n'en est pas de même dans les espaces périurbains tourangeaux par rapport à Tours. Alors que des individus acceptent de marcher dans Tours, ils ne sont peut-être pas prêts à ne pas prendre la voiture pour aller faire une course dans leur commune de résidence. Ceci exprime bien des formes d'ancrages dans des mobilités types qui sont issues des représentations.

3.5. Le rôle de la mobilité dans la réalisation des ancrages : se déplacer pour se sociabiliser

Les appartenances sociales des périurbains revêtent différentes formes : les relations familiales, amicales, professionnelles ou associatives en sont les principales composantes.

Les relations familiales constituent des ancrages sociaux forts chez les individus et, de part leur localisation géographique, ont des impacts sur la mobilité des interrogés. Comme l'explique I1, c'est parfois le lien social qui conditionne le déplacement : « *mon père vit toujours dedans...je continue à y aller, puisque mon père vit toujours là-bas* ». Dans une autre mesure, il peut aussi freiner la mobilité comme pour F4. Etudiant à Tours, il ne considérait la ville que comme lieu d'études car il n'y avait « *aucune connaissance aucune attache* ». Cependant, pour maintenir ses ancrages sociaux dans son département d'origine, il acceptait des mobilités importantes : « *j'avais beaucoup d'attaches, d'activités dans le Loire et Cher euh que je me voyais pas lâcher ...* ».

Néanmoins, la composition de la famille est parfois amenée à changer et à s'élargir : mariages, divorces, recompositions familiales... Des lieux n'étant pas les supports d'ancrages territoriaux importants peuvent alors être amenés à le devenir ou à cesser de l'être. Le constat général est cependant que les ancrages territoriaux liés au lien social sont plutôt amenés à se multiplier qu'à se restreindre au fur et à mesure du parcours de vie des interrogés. Ces ancrages territoriaux ne sont pas forcément très impactants sur la mobilité quotidienne mais peuvent avoir des conséquences sur le long terme car ce sont des ancrages restés « *à portée de main* » (Ramos, 2004) lors du développement de l'individu et qui peuvent représenter par la suite des opportunités. F4 en témoigne : « *ici on connaissait déjà parce que on a déjà vécu ici pendant 2 ans juste à côté* ».

Le tissu amical et associatif constitue la deuxième grande composante des appartenances sociales. Elles peuvent être réalisées soit à l'échelle locale soit à une échelle plus importante et influencent alors les comportements de mobilité, de façon répétée ou occasionnelle. Elles permettent aussi de ponctuer la vie des interrogés car ces rencontres sont souvent cycliques et possèdent leurs propres rythmes. Pour F4, l'engagement sportif préfigure sa mobilité tout au long d'une semaine : les entraînements ont lieu au moins une fois par semaine en soirée, et « *c'est tout le week-end par contre c'est des compétitions qui durent qui se déroulent le Samedi et le Dimanche. Ça fait partir un week-end* ».

Malgré les conséquences de certains appartenances sociales sur l'accroissement des mobilités, une partie des interrogés privilégie le lien social, quitte à accepter de nombreuses contraintes liées à d'importants déplacements. J6, habitant du périurbain lointain, revendique l'idée de se déplacer pour se sociabiliser et maintenir le réseau social existant : « *on a toujours mis au premier plan dans notre vie le contact... [et pas la mobilité]* ». L'engagement associatif l'a aussi beaucoup amené à se déplacer et reste encore aujourd'hui un motif de déplacement récurrent, tout comme les amis : « *ben j'étais loin, là je bougeais beaucoup parce qu'en fait, j'ai toujours fait beaucoup de musique et [...] on revenait souvent voir les copains* ».

4. Le choix d'un mode de transport, révélateur de représentations et d'ancrages

4.1. Un rapport ambigu à la voiture qui n'empêche pas son hégémonie

4.1.1. La voiture individuelle ou la liberté de se déplacer où et quand on veut.

L'hégémonie de la voiture individuelle dans les espaces périurbains est à la fois liée à un système de représentations qui lui est favorable et parfois à l'existence d'un attachement à ce moyen de transport, exprimé sous la forme d'un ancrage psychologique fort ayant des répercussions sur les pratiques spatiales et les ancrages territoriaux.

D'abord, la voiture représente le moyen de transport le plus efficace et le plus rapide pour plusieurs périurbains : *« on est près de tout avec nos véhicules personnels, les transports en commun on les utilise pas »* (F4). La voiture symbolise aussi l'autonomie et donc la liberté de partir quand on veut, de revenir quand on veut, et de pouvoir improviser dans ses déplacements, en changeant de trajet comme J6 par exemple : *« c'est mon trajet habituel ...il y a plusieurs, parce que je prends souvent, pas toujours la même route, j'aime bien [...] j'aime bien avoir la différence, non, non, le paysage »*.

Une autre idée reçue est que la voiture permet de gagner du temps par rapport à d'autres moyens de transport. Plusieurs raisons sont avancées : il n'y a pas à attendre le bus ou le train, surtout lorsque les espaces périurbains sont mal desservis et qu'il y a seulement deux trains dans la journée ou bien il n'y a pas à s'arrêter et par conséquent à rallonger le trajet..

Ce discours n'est pas forcément l'apanage des habitants du périurbains car, dans leur comportement, les urbains peuvent aussi céder à la voiture individuelle comme P1, habitante de Tours qui travaille à Chinon, qui apprécie *« l'autonomie qu'apporte la voiture [...] c'est chouette d'être autonome de m'arrêter si je veux, de repartir quand je veux. De ne pas à avoir à attendre le bus »*.

Enfin, M1, habitante de Tours, explique aussi que la voiture est facilement adoptée grâce à sa simplicité d'utilisation : *« une fois que j'ai acheté ma voiture je me suis rendue compte que c'était dangereusement simple la voiture et comme tout d'un coup t'oublies complètement le vélo et que tu fais tout en bagnole »*.

Cette simplicité tient aussi au fait que la voiture permet de transporter plusieurs passagers et d'accompagner les enfants : *« pendant longtemps j'ai fonctionné en vélo [...] et en fait j'ai basculé du vélo à la voiture [...] pour des raisons de distance, et puis aussi du fait que les enfants grandissant, il y avait obligation de les transporter »* (J1).

La voiture représente donc la liberté, l'autonomie mais aussi l'efficacité dans les déplacements. Ces représentations étant confortées par les pratiques spatiales individuelles, l'ancrage psychologique lié à l'attachement de certains périurbains à ce mode de transport, se transforme en ancrage dans une mobilité type et dans une habitude difficile à remettre en question. Ceci constitue un frein important dans l'objectif de mise en durabilité de la mobilité périurbaine.

Mais, dans une certaine mesure, l'utilisation systématique de la voiture peut se révéler aliénante.

4.1.2. La voiture peut devenir une contrainte.

Dans les discours, plusieurs individus périurbains utilisent un vocabulaire fort pour exprimer leur dépendance à la voiture.

Comme L1 qui était « *obligée de prendre la voiture* » ou comme I1 qui a « *vraiment l'impression d'être dépendante de la voiture* », le rapport fonctionnel à la voiture peut vite se révéler être freinant pour certaines activités ou certains déplacements en centre ville et conditionner les déplacements. C'est le cas de M3 qui aimait venir faire le marché en centre ville mais qui a renoncé : « *moi j'avoue que j'ai plus de plaisir à venir* ». Ceci s'explique par les difficultés à se garer et une contrainte financière liée au choix d'un autre mode de transport : « *prendre le train à 15 euros pour voir les fleurs !, ben au final on lâche* ». L'utilisation de la voiture peut donc avoir un impact sur les ancrages de certains individus voire les contrarier.

Enfin, certaines personnes vivent mal ce recours à la voiture individuelle pour plusieurs raisons : l'impossibilité de pouvoir faire du covoiturage et donc se retrouver seul dans sa voiture, une conviction écologique ou bien une contrainte financière qui devient de plus en plus pesante sur le budget du ménage :

M1 : « *Me retrouver toute seule dans ma bagnole tous les jours ou alors pour faire des grands trajets, enfin c'est vraiment...ça va complètement à l'encontre de ce que j'aimerais en terme de vie quotidienne quoi, donc en même temps sur le quotidien ben j'ai pas réussi à aller contre parce que c'est trop compliqué et que la voiture c'est trop facile* ».

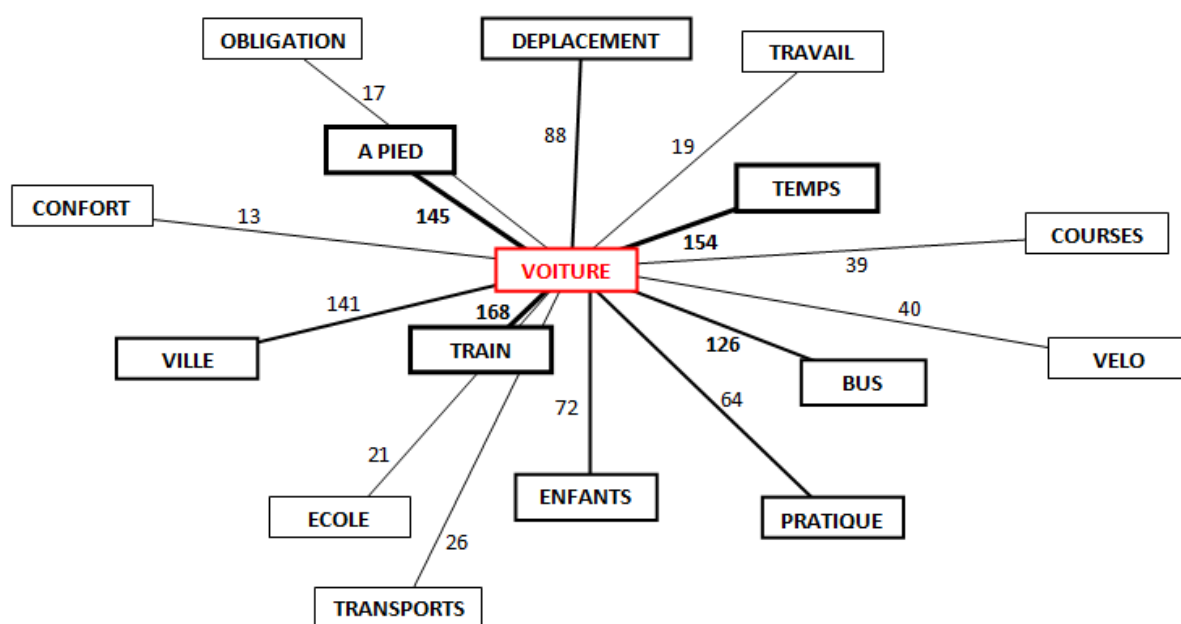
P5, qui est passé de la voiture au train : « *A peu près par mois, ça me coûtait 150€, entre le carburant, les frais... [...] Ça me coûte maintenant 27€ de ma poche. Donc voilà je suis passé de 150€ à 27€* ».

La voiture est donc un moyen de transport globalement bien perçu pour le confort qu'il apporte mais tend à se transformer en frustration lorsque son utilisation devient systématique. Néanmoins, la plupart des interrogés souligne qu'ils « *n'ont pas le choix* » et ceci constitue un des enjeux majeurs dans l'optique de mise en durabilité des espaces périurbains car la problématique de la distance empêche l'utilisation de certains modes de transport : un travail sur l'intermodalité est donc possiblement intéressant. De plus, le développement des transports en commun peut être le moyen de développer une forme « mobile » d'appartenance sociale qui peut répondre à un besoin de s'ancrer différemment dans l'espace car beaucoup sont lassés par le fait de passer de longs

moments seul dans leur voiture et que le covoiturage n'est pas adapté à leur situation. Cette nouvelle forme d'appartenance pourrait alors se révéler être un facteur d'ancrage dans la mobilité.

Parmi les interrogés habitant en ville, S1 est la personne par laquelle la voiture est la plus mal perçue et dont l'utilisation est toujours faite à défaut d'un autre mode : *« moi j'ai une voiture et je ne suis pas anti-voiture, je suis anti...domination de la voiture mais pas voiture [...] la mort dans l'âme je me suis acheté une voiture »*. Mais bien que son rapport à la voiture soit problématique, de par sa localisation résidentielle, elle possède d'autres alternatives. J1, habitant à 18 kilomètres de Tours, a toujours utilisé la voiture comme moyen de déplacement bien qu'elle entre en conflit avec ses convictions environnementales : *« mais tu vois, moi c'est paradoxal, parce que j'ai la conviction, mais je ne l'applique pas ! Mais ça me pose un problème. »*. Une tension entre sa représentation de la voiture et sa pratique apparaît alors et ce décalage permet de mettre en avant un conflit interne qui pourrait le pousser à changer de moyen de transport s'il trouvait une alternative acceptable à la voiture individuelle, et à développer de nouveaux ancrages.

La carte représentationnelle qui suit recense les mots associés à la voiture :



Carte n° 6 : Représentation des mots associés à la voiture dans les discours

La voiture est souvent comparée aux autres modes de déplacement dans les discours et ceci permet de révéler des attachements à ce mode de transport car l'utilisation de ces comparaisons se fait souvent pour expliciter les avantages et les bénéfices retirés de son utilisation. L'apparition récurrente du mot « train » reflète pourtant le rapprochement de ces deux modes de transport en termes d'avantages : le train est souvent montré comme synonyme de confort et la voiture comme synonyme d'efficacité. Plusieurs interrogés ont donc révisé leur attachement à la

voiture pour utiliser le train qui comble aujourd'hui leurs attentes en termes de transports.

Autre élément important, la voiture est souvent associée aux enfants et à l'école. Elle représente alors aussi un espace familial, ce qui peut apparaître comme un frein psychologique à son abandon s'il est nécessaire. Enfin, le mot « temps » revient souvent car la voiture est un espace qui dans les représentations des ménages permet de gagner du temps mais est aussi chronophage en ce qu'il est le support de nombreuses mobilités quotidiennes, plus ou moins acceptées.

Ces associations sont donc révélatrices de diverses formes d'ancrages qui expriment tantôt des formes d'ancrages délibérées (issues d'un attachement à la voiture), tantôt des formes d'ancrages contraintes (comme l'emploi récurrent du mot « obligation » le montre). Dans l'objectif de mise en durabilité des espaces périurbains, ces formes d'ancrages contraints seraient des leviers disponibles à des reports modaux par exemple ou à de nouvelles pratiques spatiales.

4.2. Ne pas utiliser les transports en commun, une question de représentations ?

Le constat général est que les habitants des espaces périurbains ont souvent recours à la voiture comme moyen de transport mais certains enquêtés vivant dans ces espaces sont peu à peu passés au train pour des raisons diverses. Certaines personnes restent néanmoins réticentes à l'utilisation des transports en commun car bien qu'elles ne les utilisent pas ou plus, elles possèdent un avis sur ceux-ci. Quelles sont les représentations individuelles et sociales de ces différents modes et quels liens entretiennent-elles avec les ancrages et les pratiques spatiales ?

Le cas du train

Le train est un moyen de transport souvent cité dans les entretiens et plus ou moins bien perçu par les usagers et les non usagers.

Le train est souvent vu comme un moyen de transport agréable car il est efficace, confortable, et permet d'optimiser son temps par rapport à un déplacement en voiture. De plus, il est attractif au niveau des prix car il revient moins cher que la voiture et la moitié de l'abonnement peut être prise en charge par l'employeur, ce qui a été cité à plusieurs reprises. Cependant, cela nécessite d'avoir une gare à proximité de son domicile et d'avoir des horaires compatibles avec les horaires de travail.

Comme l'explique L1 résidant près de Tours, le train implique une dépendance au niveau des horaires mais fatigue beaucoup moins que la voiture. De plus, en comparaison au bus, « *les voyageurs ne sont pas les mêmes, dans le train. Puis il n'y a pas que les élèves. On ne se fait pas bousculer...* », ce qui intensifie cette idée de calme et de repos pour pouvoir décompresser d'une journée de travail. Il, habitant à près de trente kilomètres de Tours, ajoute aussi que l' « *on travaille beaucoup dans le train* », ce

qui donne l'impression d'optimiser son temps voire d'en gagner et permet de conserver du temps pour d'autres activités par exemple.

Mais, L1 souligne aussi le problème de fiabilité de ce mode de transport au quotidien (respect des horaires et du passage des trains...) qui l'a faite revenir en arrière et reprendre sa voiture, alors qu'elle y gagnait en temps et en confort (25 minutes en train contre 45 en voiture): *« les trains sont toujours en grève... [...] il n'y aurait pas eu toutes ces grèves, je pense que j'aurais gardé le train ».*

Le train est associé à une période de repos et au confort. Selon J1, le train correspond à *« une période de repos »* et pour L1, *« le train c'est plus pour l'histoire de confort. Parce que la voiture, c'est long, c'est fatigant, le train c'est vraiment pour le confort »*. Cependant, le problème de la durabilité n'est pas avancé comme un facteur incitant à prendre le train en général, c'est plus la conciliation entre le critère économique et le confort qui permet de reporter les utilisateurs de la voiture vers le train : N2 a effectué ce report et est passée de 200 € par mois rien que pour l'essence à un abonnement à 84 € par mois pour le bus et le train, ce qui l'a confortée dans son choix.

Deux cas de figure sont alors envisageables : soit on attend que les gens prennent conscience de la nécessité de changer leurs pratiques et donc leurs représentations en se reportant sur les transports collectifs, soit on privilégie toujours le confort et on pourra atteindre en partie une certaine durabilité puisque les habitants utiliseront le train lorsque cela est possible.

P5, qui a abandonné la voiture lors de son déménagement, avance lui aussi l'importance du critère économique. Il trouve maintenant des avantages à l'utilisation du train et surtout à l'intermodalité puisqu'il se rend à la gare à pied : *« Ça me permet de réfléchir oui. La marche à pied me permet de... et puis la marche à pied ça fait du bien, ça fait une cassure. »* L'existence d'un moment tampon entre la vie privée et la vie professionnelle est alors vue comme un plus. Enfin, il explique que l'utilisation de la voiture pour faire 100 km quotidiennement par le passé lui a permis d'accepter de passer du temps dans les transports aujourd'hui en couplant marche à pied et train. Les expériences passées ont donc également un impact sur les choix modaux actuels et permettent sans doute de mettre en avant certaines marges de manœuvre possibles dans la mobilité des interrogés.

4.2.1. Le cas du bus

Le bus est moins évoqué dans les entretiens que le train. F4, qui préfère utiliser son scooter au bus, justifie son choix par sa volonté de liberté et l'autonomie, inscrite en lui depuis son enfance.

I1, qui vit dans le périurbain intermédiaire, trouve aussi que le bus n'est pas pratique, car les tranches horaires de circulation sont trop restreintes, notamment pour les sorties. Elle consent aussi que cela n'est pas une habitude pour elle et ne la tente pas plus que ça : *« j'suis pas très bus. Ouais c'est vrai, faut être honnête. C'est pas une habitude pour moi. J'ai pas été très citadine »*. Elle associe directement le bus à la ville, ce qui confirme que dans les représentations les modes de transport sont associés à des types d'espaces.

M1 reconnaît néanmoins les avantages du bus, assez similaires à ceux du train : *« bon par rapport à la bagnole c'est hyper confortable parce que t'es tranquille, t'as pas le stress, tu t'assoies, tu bouquines et tout, mais je pense que c'est pas encore le transport en commun quotidien qui permet vraiment de t'affranchir de ta voiture quoi »*. Cependant, le critère de différenciation entre le bus et le train est la distance : pour les périurbains plus éloignés, l'utilisation du train sera privilégiée car la desserte en bus est souvent inexistante (quitte à l'utiliser une fois arrivé en ville), alors que pour les périurbains proches, le bus constitue un élément de desserte intéressant à condition que les horaires soient adaptés aux horaires de travail et que les passages soient suffisamment fréquents sur une journée.

Enfin, il ressort de façon générale qu'alors que la voiture peut être perçue comme un moyen de transport systématique et automatique chez les périurbains, l'utilisation du train peut l'être pour certains d'entre eux, mais l'utilisation du bus ne constitue qu'une étape dans le trajet ou se fait de façon plus occasionnelle pour éviter les problèmes de stationnement en centre ville par exemple en se garant sur un parking relais. C'est ce que raconte L1 : *« pour ne pas avoir de problème de stationnement... je stationne au parking relais... et ensuite je prends le bus »*.

4.2.2. Le cas du vélo

Parmi les interrogés figure S1, une habitante de Tours qui a fondé une association pour promouvoir l'utilisation du vélo. Elle défend l'idée que le vélo peut constituer une alternative efficace et économique à la voiture en ville où les distances à parcourir ne sont pas relativement importantes. Pour elle, c'est *« un moyen de transport comme les autres : très pratique, très économique évidemment et puis voilà »*. Elle souligne également que dans certains quartiers, *« c'est vraiment pour des raisons économiques que les gens prennent le vélo »*.

Evidemment, il n'est pas possible de prôner une utilisation du vélo pour parcourir de grandes distances de façon systématique mais le couplage entre les différents modes de transport paraît intéressant à interroger pour de petits déplacements au sein même des espaces périurbains (aller faire une course...) où la majorité des déplacements restent quand même réalisés en voiture sur de courtes distances. Comme présenté auparavant, plus la taille de la structure urbaine augmente, plus les distances de marche acceptées augmentent. On peut alors se demander s'il en est de même pour le vélo et si, alors que l'on est prêt à faire deux kilomètres en ville, on rechigne à faire deux kilomètres dans le périurbain et l'on préfère prendre sa voiture ?

De plus, le couplage entre les différents modes de transport doit aussi être travaillé afin de ne plus constituer un obstacle dans l'esprit des gens : faciliter par exemple l'accès des trains aux vélos pour que les gens plus éloignés d'une gare puissent prendre le train et laisser leur voiture s'ils le souhaitent, au moins occasionnellement...

Les représentations et les expériences des différents modes de transport jouent un rôle dans la sélection de l'un d'entre eux. Une fois ce choix opéré, il est rare que l'utilisateur n'adopte pas des automatismes de mobilité et remette en question ses choix. Cependant, lorsque cela arrive, on remarque que certains critères

permettent d'influencer cette sélection car elle est issue d'un arbitrage entre les différents choix possibles et les avantages de chaque mode.

Ces pratiques spatiales sont souvent liées aux différentes formes d'ancrage, d'attachement et d'appartenance des individus. Par exemple, certains interrogés, en soulignant un attachement fort à leur liberté et à leur autonomie (qui sont aussi inscrites dans leur système de valeurs et parfois le fruit d'un héritage familial), choisissent en connaissance de cause un mode de transport qui reflète pour eux ces valeurs. L'image des différents moyens de transport peut alors jouer sur l'attachement des individus à un certain mode et doit être étudiée dans le cadre de la mise en durabilité des espaces périurbains.

5. Ancrages et durabilités

Les ancrages territoriaux peuvent être appréhendés sous deux angles au regard de la notion de durabilité : peuvent-ils aider à la mise en durabilité des espaces périurbains et expriment-ils eux-mêmes une forme de durabilité ?

Le mot « durabilité » caractérise quelque chose qui est « durable » et « présente une certaine stabilité » (Larousse, 2012). La mise en durabilité des espaces périurbains passe donc par leur mise en stabilité, tant au niveau de l'espace en lui-même qu'au niveau des ancrages individuels et collectifs qui lui sont associés. Cependant, cette durabilité temporelle ne va pas forcément dans le sens d'une durabilité environnementale. Dans cette partie, nous allons donc voir dans quelles mesures ces deux dimensions sont concordantes et comment elles peuvent interagir entre elles, en étant un moteur ou un frein l'une envers l'autre.

5.1. Des ancrages durables temporellement aux espaces périurbains qui permettent leur mise en durabilité environnementale ?

Relativement récents au regard de l'histoire des villes, les espaces périurbains semblent cependant pouvoir perdurer grâce aux ancrages résidentiels et commerciaux qu'ils représentent. En ce sens, les ancrages, issus des représentations et des pratiques individuelles et collectives, peuvent constituer un support pour la mise en durabilité des espaces périurbains.

Mais, la durabilité temporelle de ces ancrages est, elle aussi, à questionner. Lorsque des ancrages entrent en conflit, des conséquences peuvent survenir sur l'un d'entre eux et nécessiter un arbitrage entre ces ancrages. Un ancrage territorial peut alors être abandonné au profit d'un autre, même si cela constitue un déchirement. J1 possédait deux ancrages forts : le premier à son logement et le deuxième à l'environnement en général. Quand il a été question de construire une rocade près de sa maison, il a alors dû faire un choix : satisfaire son ancrage résidentiel et aller contre son attachement à l'environnement ou renier l'attachement à son logement au profit de son attachement à l'environnement et à la recherche d'un cadre naturel.

*« On est là dans un endroit qui va être détestable d'un point de vue environnement, je n'étais pas sûr du tout de l'emporter, donc j'ai fait... **le deuil de Chambray**, alors que cette localisation là m'intéressait beaucoup au départ si tu veux, mais l'évolution me l'avait rendu désagréable si tu veux ».*

Les ancrages résidentiels sont donc promis à évoluer dans le temps et ne sont en général durables qu'à l'échelle d'une vie au maximum, bien que certains puissent être hérités d'une génération à l'autre. C'est donc sur l'impact des représentations que se situe le travail à réaliser car souvent l'ancrage se situe au niveau d'un type d'espaces et d'un cadre de vie plus qu'au niveau d'une localisation territoriale précise.

5.2. Les ancrages sociaux et leur rôle dans la mise en durabilité des espaces périurbains

Les ancrages spatialisés qui découlent du lien social et de l'appartenance jouent un rôle important sur la mobilité des individus et donc sur la mise en durabilité des espaces périurbains. Or, ce lien social peut être facilitateur d'une certaine forme de durabilité « sociale » au travers du développement de solidarité, de diversité et de mixité par exemple. Alors, quels liens sociaux entretiennent les interrogés et à quelle(s) échelle(s) se situent-ils ? De prime abord, la proximité spatiale semble pouvoir rapprocher les individus, c'est d'ailleurs une des raisons invoquée pour promouvoir la mixité sociale dans les quartiers. Mais, qu'en est-il réellement ? Quelles formes de proximité existent dans les espaces périurbains ? Sont-elles durables socialement et peuvent-elles ouvrir vers des formes de durabilité environnementale ?

5.2.1. Quand la proximité ne rapproche pas : la durabilité sociale locale mise à mal par les ancrages extérieurs...

La recherche d'un voisinage ne constitue pas un des critères majeurs dans le choix du logement bien que les espaces soient plus ou moins associés à des catégories sociales. Inconsciemment, il est possible que les ménages se dirigent vers les espaces périurbains car ils sont considérés comme l'espace des familles et des classes moyennes, mais qu'en est-il de la fréquentation réelle du voisinage ?

Chez les enfants, la vie en lotissement est un réel facteur d'échanges lorsque les ménages se situent dans les mêmes tranches d'âge. I1 garde par exemple un très bon souvenir de son enfance en lotissement grâce à cela : « *C'était un quartier assez jeune, comme on avait beaucoup de... bah d'enfants du même âge, hein... c'était très convivial, très... ben nous on était bien, hein* ».

Chez les parents, il n'en est pas de même. Vivre à côté ne signifie pas pour autant tisser des liens. Pour L1, il n'existe pas de vie de lotissement comme il pourrait exister une vie de quartier : « *Ici il n'y a rien. [...] c'est bonjour, au revoir* ». C'est aussi ce que ressent F4 : « *Voilà on dit bonjour. Mais on les connaît pas trop* » mais cela peut se justifier par une installation résidentielle récente. Il précise aussi que ses voisins, qui sont ses beaux-parents et sont installés depuis longtemps dans leur maison, n'entretiennent pas de relations plus poussées avec eux. Mais, cela n'apparaît pas comme un regret et est même parfois quelque chose de recherché : « *ça nous arrange [...] chacun reste chez soi. Et nous ça nous convient comme ça* » (L1). Ceci s'explique en partie par le fait que le temps passé dans le logement n'est pas forcément important et par une volonté d'être tranquille chez soi. Plusieurs interrogés ont soulevé le fait que leur vie sociale leur imposait d'importantes mobilités et que le temps passé dans le logement diminuait en conséquence : ceci peut expliquer un sentiment d'anonymat dans l'espace résidentiel où personne ne se connaît vraiment.

L1 par exemple salue ses voisins mais ne sais pas vraiment qui ils sont : « *Je ne les connais pas ! Je ne sais pas où ils travaillent, je ne sais pas... je ne connais même pas leur nom ! [...] Ah non non non. Notre voisin qui est à côté, je ne sais même pas ce qu'il fait* ».

Les liens sociaux sont tissés en dehors de l'espace résidentiel et la création de nouvelles affinités plus locales n'est pas considérée comme nécessaire : « *les voisins, c'est pas des amis quoi, c'est plutôt bon on se dit bonjour* » (J6). Les rapports restent alors des rapports de bon voisinage et civils sans forcément créer un lien supplémentaire et une vie sociale locale.

Dans certains cas, le voisinage s'est cependant révélé être constructeur d'ancrages sociaux. M3, habitant et travaillant dans la même commune périurbaine, entretient des relations amicales avec ses voisins et les fréquente très souvent pour des sorties, certains services et les invite aussi chez elle. Tous les ans, elle organise avec eux le repas des voisins et se sent appartenir à un espace local. Les considérant comme « *des amis* », elle les compare même à sa propre famille : « *je m'entends mieux avec eux qu'avec ma sœur* ». Ils constituent alors une famille élargie choisie avec qui les échanges sont nombreux. L'appartenance sociale au quartier exprime le fort ancrage local de M3, certaines pratiques spatiales se sont alors trouvées recentrées sur cet espace local (repas de voisinage...).

5.2.2. Le commerce de proximité et l'école, clefs d'un lien social durable dans les espaces périurbains ?

Constatant que les ancres résidentiels dans les espaces périurbains ne rapprochent pas forcément les ménages, il est intéressant de voir les rôles que pourraient jouer les autres types d'ancrages à ces espaces dans leur mise en durabilité notamment par le renforcement des formes de solidarité sociale.

Bien que le rapprochement des parents ne soit pas forcément facilité par le voisinage direct, les enfants semblent constituer un public intéressant dans l'objectif de développement des relations sociales locales pouvant lui-même ouvrir sur des conditions de mise en durabilité. En effet, on remarque de façon générale que les ancres des enfants semblent localement durables, au moins au niveau social. Pour eux, il existe souvent une vie de quartier et l'école, en particulier les mobilités qu'elle suscite, engendre des rapprochements entre les enfants et parfois même entre les parents qui s'arrangent pour faire du covoiturage. Cette solidarité sociale, qui débouche sur la mise en œuvre de démarches (et de modes) de déplacement plus durables environnementalement, semble donc pouvoir être rendue possible par les appartenances sociales des enfants

Le commerce de proximité peut aussi jouer ce rôle de rapprochement social pour certains individus. Certains interrogés ont effectivement relevé choisir en partie les espaces périurbains pour la vie de village qu'elle permet. Se sentir en vacances lorsqu'on est chez soi, utiliser les commerces locaux et pas seulement occasionnellement, fréquenter le centre-bourg pour certaines activités, contribuent à donner un certain dynamisme local et à entretenir une certaine convivialité qui, si elle ne se retrouve pas à l'échelle d'un quartier, peut s'inscrire à l'échelle communale par exemple. De forts ancres locaux (commerciaux, scolaires, lucratifs, sociaux...), en se manifestant par des pratiques spatiales locales répétées, peuvent favoriser la mise en durabilité des espaces périurbains aux niveaux temporel (sentiment d'appartenance à une communauté) et environnemental (réduction des mobilités à l'espace local). Ils peuvent permettre de développer des formes de solidarité et lorsque les interrogés

entretiennent des liens affectifs avec certains espaces, ceux-ci peuvent servir de supports à leur préservation et à celle du cadre de vie qui leur est relatif.

5.3. L'ancrage dans la mobilité: vecteur de quelles durabilités ?

5.3.1. L'attachement à la voiture, phénomène durable et non durable

La voiture reste le moyen de transports privilégié dans les espaces périurbains. Cependant, il peut s'agir à la fois d'un choix et d'un non-choix : une habitude complètement choisie et acceptée pour les avantages qui y sont liés (vitesse, confort, liberté...) ou une habitude forcée, rendue obligatoire par un jeu de circonstances, et qui peut se révéler être une souffrance lorsque les usagers en sont captifs.

La voiture, et surtout l'attachement des interrogés à ce mode de transport, apparaît donc comme durable dans le temps car ancré dans les représentations et les pratiques de nombreux périurbains. Ainsi, il devient potentiellement difficile de réorienter les usagers vers d'autres modes de transport. De plus, ayant vu que les choix modaux sont aussi réalisés en fonction des apprentissages de mobilité passés, une question reste en suspens : quelle est la marge de report modal possible chez les habitants des espaces périurbains ? Comment effectuer un premier report modal (lorsque cela est possible) et le faire devenir automatique ? Quels sont les leviers pour le report modal : le prix de l'essence ?

En effet, le rôle de la voiture sur la mise en durabilité temporelle des espaces périurbains est indéniable. Sans voitures, soit les espaces périurbains se vident au profit de zones desservies par les transports en commun et donc proches des réseaux de transport, soit les espaces périurbains deviennent des lieux d'ancrage et de captivité, choisie ou forcée, pour leurs habitants.

5.3.2. Quand la mobilité favorise la sociabilité : les transports en commun, vecteurs de lien social ?

Pour diverses raisons (prix, confort...), plusieurs habitants interrogés ont choisi le train comme moyen de transport domicile-travail et s'accommodent aujourd'hui très bien de leur nouvelle pratique et notamment grâce au lien social qu'ils ont lié dans les transports en commun avec d'autres usagers.

L'utilisation d'un mode de transport fait appel à un système de représentations mais aussi à une expérience de ce moyen de transport qui fait qu'il devient une habitude et par conséquent automatique. C'est ce qu'explique Il dans son entretien : *« au bout de quelques mois, on prend des habitudes ! On croise les mêmes gens. [...] et on veut la place untel, dans tel wagon, dans tel TGV... Y a une sorte de routine qui s'était installée. Des relations de... de, de... de collègues de trajet, quoi, qui s'installent ».*

Ceci permet aussi parfois de mieux vivre ce temps de transport qui peut s'avérer long, surtout lorsqu'on se déplace seul : *« Après il y a de affinités qui se font. [...] c'est un petit groupe, on est un petit groupe on se connaît relativement bien ! Sur une*

trentaine de personnes... du coup le trajet se passe plus vite. C'est moins pénible aussi » (P5, habitant à quarante kilomètres de Tours).

Il s'agit de créer de nouveaux contacts et de développer de nouvelles relations, parfois inattendues : *« ça me donne l'occasion de rencontrer des gens que je n'aurais pas rencontré sur Tours »* (P5). S'instaure alors parfois des relations plus amicales, y compris en dehors du train : *« on arrive à se mettre avec des gens qu'on connaît, à la gare on attend sur le quai [...] Et puis bon ben la gare c'est pareil, on rencontre des gens, on discute, voilà ! C'est marrant, on se met en conditions, avant de commencer à bosser ! En plus moi je suis dans un bureau, devant l'ordinateur... »* (P5).

Le train est alors perçu comme un moyen de transport qui permet de développer son lien social en mélangeant des personnes qui ne se seraient pas rencontrées autrement et en proposant une transition entre la vie privée et la vie professionnelle des usagers périurbains. C'est aussi une tranche de vie supplémentaire qui peut permettre de favoriser l'utilisation d'un mode de transport en commun.

Ces formes d'ancrage particulières dans la mobilité (attachement à un mode de transport et appartenance sociale de mobilité) peuvent également servir de supports à la durabilité des espaces périurbains car ils permettent de ne pas se lasser d'une mobilité importante qui semble productive et peut devenir nécessaire à la vie sociale. Ils permettent également de créer du lien social entre les habitants des espaces périurbains qui partagent les mêmes expériences et peuvent se sentir rapprochés par ces expériences de vie communes. Néanmoins, les pratiques spatiales ne s'en trouvent pas modifiées ni les pratiques sociales dans l'espace local puisque les nouveaux « collègues de trajet » ne sont pas forcément issus des mêmes communes de résidence et leurs rencontres se limitent au quai de la gare et aux trains.

5.4. Le rôle des ancrages : entre supports et freins à la mise en durabilité des espaces périurbains

Les ancrages revêtent des formes multiples dans les espaces périurbains et constituent à la fois des supports possibles et des freins à leur mise en durabilité.

Globalement, les représentations du logement et du cadre de vie qui lui est associé (jardin, environnement direct...) permettent des ancrages forts au logement. Déménager représente alors pour certains ménages quitter un « chez soi » à son goût et confortable, support de la famille, qui devient un véritable déchirement. L'ancrage au logement, dérivé d'un attachement particulier (logement construit de ses mains, ...) et d'une appartenance à la famille, constitue une base solide à la mise en durabilité de l'espace local, au moins à l'échelle temporelle.

Les représentations de la mobilité constituent à la fois un support et un frein à cette mise en durabilité. Lorsque la mobilité est associée au fait de permettre des ancrages et un équilibre entre ces ancrages, elle permet de trouver une certaine stabilité, bénéfique à la persistance des espaces périphériques. Mais, dans d'autres cas, cette mobilité devient très importante et développe des ancrages dont les limites spatiales dépassent les espaces périurbains. Favoriser la mobilité signifie alors parfois développer

d'autres ancrages, plus éloignés, qui risquent d'atténuer les pratiques spatiales dans les espaces périurbains. En ce sens, la mobilité joue un rôle ambigu dans le fait d'utiliser les ancrages territoriaux comme moteurs de la durabilité.

Les ancrages territoriaux à travers des formes de mobilité sont eux à coupler avec le lien social développé par les périurbains. La voiture est à la fois perçue et pratiquée en temps qu'espace de la famille (transport des enfants) et espace de solitude. Ses usages sont donc à la fois voulus et valorisés puis contraints. En tant qu'espace de la famille, l'attachement à la voiture et au véhicule individuel permet le maintien d'espaces périurbains voire leur développement. Il est en effet important lorsque d'autres alternatives modales ne rendent pas possibles ces divers ancrages territoriaux. D'un autre côté, lorsque la voiture est ressentie et pratiquée comme un problème, la question de la durabilité de cette pratique et donc de la durabilité des espaces qui y sont liés peut se poser.

Il reste cependant une marge de manœuvre pour les ménages périurbains dont l'attachement à la voiture peut être transformé en attachement aux transports en commun ou en une forme d'appartenance sociale dans la mobilité. Un des facteurs pouvant concrétiser ce report modal et le rendre pérenne est par exemple la création de nouveaux liens sociaux avec des « *collègues de trajet* ». Attendre une connaissance sur le quai de la gare, se retrouver dans tel wagon tous les matins... peut constituer un critère de choix chez des individus lassés de la solitude de leurs trajets en voiture et pour qui le covoiturage est inadapté. Mais, ce report modal ne dépend pas préalablement de la création de nouveaux liens sociaux mais de l'arbitrage entre différents facteurs (prix, confort, efficacité...). Le report modal n'est alors pas dépendant de nouveaux liens sociaux mais synonyme de la possibilité de développer de nouveaux liens une fois effectué. Cette appartenance sociale dans la mobilité, une fois le report modal effectué, peut devenir une pratique spatiale régulière, synonyme de durabilités temporelle et environnementale.

Selon certains interrogés, ce lien social permet de rapprocher les gens qui vivent les mêmes expériences de mobilité et ne se seraient pas rencontrés autrement. Mais, ces rapprochements se font la plupart du temps entre des personnes ayant des conditions de vie et de travail similaires, issues de classes sociales proches et disposant de systèmes de représentations et de valeurs souvent analogues. Ces rencontres ne sont alors pas réellement empreintes de mixité sociale mais se situent souvent dans des classes de population homogènes. Alors, bien que ces rencontres permettent souvent de mieux accepter cette mobilité importante et de moins laisser l'individu pour qui l'ancrage résidentiel dans un espace périurbain sera conforté et pérennisé de ce point de vue là, la durabilité temporelle ne va pas de paire avec une mixité sociale dans les transports par exemple.

Enfin, nous avons vu que l'ancrage à l'espace local est disparate en fonction des individus. Il peut être marqué et développé chez des individus qui ont tissé des liens amicaux avec leur voisinage, fréquentent régulièrement les commerces locaux et participent aux temps forts communaux (fêtes...). Néanmoins, vivre à proximité et posséder un fort ancrage résidentiel ne signifie pas forcément développer d'autres ancrages locaux. Certains interrogés n'entretiennent que des rapports de politesse avec leurs voisins et en sont très contents, ils se rendent dans les grandes surfaces commerciales et ne fréquentent le commerce local qu'en dépannage... Pour eux, cela ne

signifie pas une absence d'ancrages mais des ancrages à des échelles supérieures, dans d'autres espaces, qui peuvent être des espaces périurbains aussi. Les ancrages issus des appartenances sociales se retrouvent alors chez les amis, la famille ou les membres d'une association et s'inscrivent hors de la commune de résidence.

Cependant, les ancrages locaux ne sont pas les seuls à participer à la mise en durabilité des espaces périurbains. Tous les ancrages des habitants y participent à leur manière car les ancrages sont soumis à des arbitrages et à des équilibres et le défaut de la satisfaction de tel ou tel ancrage peut contribuer à la remise en question de l'ancrage résidentiel par exemple. Les ancrages jouent donc un rôle important dans la mise en durabilité des espaces périurbains. Pour permettre cette durabilité, c'est à l'équilibre entre les différents ancrages et à leur satisfaction possible qu'il faut travailler : ceci passe par un travail sur les mobilités qui permettent la mise en place des ancrages et la stabilité des espaces les supportant.

A partir des différentes formes d'ancrages territoriaux recueillies, quelles sont les conséquences en matière d'aménagement du territoire et quels sont les scénarios de prospective qui apparaissent alors réalisables ou irréalisables ? Lesquels sont souhaitables d'un point de vue environnemental ? Lesquels le sont d'un point de vue temporel ?

5.5. Retour sur les scénarios prospectifs de « *Touraine 2030* » et conséquences en matière d'aménagement du territoire

5.5.1. Retour sur les scénarios

Au vu de ces résultats, les scénarios prospectifs de « *Touraine 2030*¹ » semblent plus ou moins réalisables et nous pouvons tirer des conclusions de cette analyse pour l'aménagement des espaces périurbains. Certains scénarios semblent plus réalisables que d'autres mais aussi plus souhaitables dans l'optique de la mise en durabilité de ces espaces. Voyons les conclusions sur chacun des scénarios :

Scénario 1 : retour vers le futur

Ce scénario bouleverse les espaces périurbains qui subissent une grave crise énergétique. Les zones périurbaines les mieux desservies par les transports en commun sont préservées par rapport aux autres.

Les pratiques spatiales sont redessinées pour une majorité des usagers et des habitants des espaces périurbains puisque la mobilité se resserre principalement autour des pôles urbains et des zones desservies par les transports en commun. Ainsi, cette mobilité impacte les ancrages territoriaux également et la représentation des espaces périurbains qui sont beaucoup moins convoités. Les ancrages existants avant la crise

¹ Le retour sur les scénarios prospectifs se fait sur les scénarios de « *Touraine 2030* » et non de « *Territoires 2040* » de la DATAR car l'analyse du territoire est plus ciblée et tient compte des spécificités locales (risques d'inondations...). Cependant, on peut noter certaines similarités entre les deux niveaux de prospectives.

sont souvent malmenés : par exemple, l'attachement au logement ou l'appartenance sociale au quartier doivent faire face au remodelage des espaces périurbains proches et des lotissements, transformés en zones d'habitat collectif du fait d'une pression foncière qui augmente. Ces espaces, auparavant choisis pour leur morphologie et leur cadre de vie plus naturel, deviennent alors des zones de densification. Les espaces périurbains les plus lointains se désertifient et le départ des populations, ramenées vers les pôles urbains, peut constituer un déchirement lorsque les pratiques spatiales locales, témoignant d'ancrages importants, sont rendues impossibles.

Ce scénario, en allant contre une mise en durabilité temporelle des espaces périurbains (qui se vident peu à peu), est pourtant plutôt durable environnementalement. En rendant l'usage des transports en commun indispensable et en resserrant les activités et les logements vers les pôles, les mobilités sont freinées, comme la pollution qu'elles engendrent. Cependant, du point de vue social, une ségrégation socio-spatiale forte, due à la pression foncière, va contre l'idée de mixité sociale puisque les populations les moins aisées sont reléguées dans les périphéries les plus éloignées.

Ce scénario, très plausible étant donné la hausse des coûts de l'énergie, impacte les ancres et leur expression à travers les pratiques spatiales et la mobilité. Sans les supprimer, ils deviennent des ancres sans mobilité, des ancres « non physiques » qui peuvent être un facteur d'insatisfaction pour les populations.

Scénario 2 : la métropole verte

L'important maillage en transports en commun permet aux ménages de maintenir leurs pratiques spatiales et leurs ancres en adoptant des mobilités plus respectueuses de l'environnement. Durabilités temporelle et environnementale sont alors concordantes. De plus, les ménages périurbains qui se sont installés dans ces espaces pour des raisons économiques et qui n'ont pas développé d'ancrage résidentiel peuvent s'installer en ville grâce aux efforts faits par l'agglomération. Vivre dans le périurbain est alors un véritable choix et non le résultat de contraintes diverses. Ainsi, nous pouvons supposer que les ménages y résidant y sont attachés individuellement ou ont développé des formes d'appartenances locales, ce qui permet une durabilité temporelle de ces espaces qui peut aussi servir de support à une durabilité environnementale.

Le rythme d'accueil des ménages dans les espaces périurbains est freiné mais pas annulé. La consommation agricole locale, jugée plus durable, s'est développée et permet de maintenir un cadre environnemental naturel, agricole et forestier dans ces espaces. Les représentations des ménages ont aussi changé : ils ne voient plus simplement les espaces périurbains comme des réserves foncières destinées à une urbanisation future. Cela a aussi modifié les ancres. Les classes moyennes, attachées à un équilibre entre ruralité et urbanité, en se dirigeant vers les pôles secondaires qui accueillent emplois et logements et sont bien desservis par les transports en commun, jouent aussi en faveur d'une durabilité environnementale.

De plus, les espaces périurbains ne se vident pas forcément en accueillant des populations dont les pratiques spatiales sont recentrées sur le local comme les retraités ou les personnes pratiquant le télé-travail (étant donné que le lieu d'emploi ne constitue pas un lieu d'ancrage selon nos résultats, cette pratique ne heurte pas un ancrage

professionnel plausible). Les ancrages locaux des périurbains éloignés peuvent alors s'exprimer et vont dans le sens des durabilités temporelle et environnementale puisque les mobilités sont limitées et recentrées sur l'échelle locale.

Enfin, les première et deuxième couronnes de l'agglomération continuent à accueillir des maisons individuelles, qui sont cependant plus efficaces énergétiquement. Cet attrait pour la maison individuelle est donc freiné mais pas supprimé car l'attachement à un bâti type persiste. Ce regroupement des maisons individuelles en première et deuxième couronnes permet néanmoins de limiter l'étalement urbain.

Dans ce scénario, les ancrages territoriaux des ménages sont en grande majorité respectés et satisfaits par des pratiques spatiales rendues respectueuses de l'environnement. Durabilités temporelle et environnementale des espaces périurbains sont plutôt concordantes dans la mesure où les espaces périurbains respectent les exigences environnementales (transports et bâtiments) et où la consommation foncière a fortement diminué.

Scénario 3 : la mégalopole étalée

La durabilité temporelle des espaces périurbains et des ancrages qu'ils supportent est permise par le développement d'une énergie propre et peu chère. Cependant, cette durabilité temporelle se heurte à la durabilité environnementale pour plusieurs raisons.

Les espaces périurbains doivent accueillir la population de l'agglomération de Tours car les franciliens sont nombreux à vouloir s'y installer du fait de transports de plus en plus efficaces et rapides. La consommation foncière et l'étalement explosent et l'habitat s'éloigne de plus en plus des lieux de travail : les paysages se mitent et l'environnement en subit les conséquences tout comme l'agriculture. Pour autant, les ancrages ne sont pas forcément satisfaits car l'installation dans le périurbain n'est pas un choix mais le résultat de l'augmentation des coûts du foncier dans l'agglomération. Ce n'est pas forcément un attachement à un type d'espaces et encore moins une appartenance sociale qui poussent à cette localisation mais bien des facteurs extérieurs. Alors, ce n'est plus la mobilité périurbaine qui empêche une durabilité environnementale puisque l'énergie verte s'est développée mais bien la consommation massive d'espaces.

Ce scénario n'est donc ni profitable aux ancrages territoriaux ni à une mise en durabilité environnementale des espaces périurbains mais reste pourtant durable du point de vue temporel bien qu'il n'ait rien de véritablement souhaitable.

Scénario 4 : après la pluie, le beau temps (ou les conséquences d'une crue majeure de la Loire sur les zones inondables)

Alors que certains espaces périurbains sont redonnés à la nature car en zones inondables, d'autres sont consommés pour reconstruire des logements dans des zones moins menacées. Cette relocalisation des logements peut entrer en conflit avec

l'attachement au logement et le sentiment d'appartenance au quartier et justifier un besoin de relocalisation des anciens voisins sur la même commune par exemple.

Cependant, bien que cette construction de nouveaux logements entre en conflit avec la mutation d'anciennes terres agricoles, elle n'a pas pour conséquence le mitage des paysages et du patrimoine, qui sont des atouts régionaux. La durabilité temporelle des espaces périurbains est donc ici questionnée du fait de l'intervention d'un événement extérieur qui bouleverse leur devenir. Leur durabilité environnementale reste quant à elle ambiguë : les logements doivent être reconstruits sur des zones auparavant restées assez naturelles mais sans mitage des paysages.

Scénario 5 : Touraine @OC

Une grave crise énergétique pousse les ménages périurbains à faire un choix : rester vivre à la campagne en jonglant avec un budget extrêmement serré ou revendre à perte leur logement pour se rapprocher des pôles d'emploi.

Ce choix a des répercussions sur les ancrages territoriaux qui peuvent subir des contraintes (pratiques spatiales modifiées et mobilité limitée). Les espaces périurbains sont en majorité désertés et cela constitue un changement majeur dans la durabilité temporelle de ces espaces qui n'est plus assurée.

La population se regroupe dans l'agglomération et les pôles secondaires qui accueillent de nombreux services et sont bien reliés par les transports ferroviaires. Ces espaces répondent mieux à la recherche d'un équilibre entre urbain et campagne et l'attachement à un certain cadre de vie se trouve favorisé par la mise en place de jardins familiaux dans les espaces périurbains proches qui ont été rendus à la nature. Néanmoins, quitter le logement représente un déchirement pour la plupart des habitants périurbains contraints de faire ce choix.

Enfin, une mise en durabilité environnementale est assurée par le passage des ménages aux économies d'énergie ; celui-ci ne se fait pas par conviction écologique mais plutôt parce qu'il permet des économies financières. Les espaces périurbains constituent alors des espaces qui ont été rendus à la nature et désertés par les populations. Durabilités environnementale et temporelle ne concordent pas.

5.5.2. Conséquences en matière d'aménagement du territoire

Les diverses formes d'ancrages rencontrées peuvent constituer des supports à la mise en durabilité des espaces périurbains en ce qu'elles permettent de développer des formes de diversité, de mixité et de solidarité qui peuvent jouer sur la volonté de préserver un patrimoine naturel et anthropique commun.

Cependant, l'attachement des individus à des facteurs proprement matériels semblent être les supports les plus efficaces en termes de mise en durabilité des espaces périurbains. Les témoignages recueillis attestent par exemple que des économies budgétaires constituent le facteur essentiel de changement. Savoir pourquoi l'individu est attaché à l'utilisation de sa voiture, quels sont les facteurs qui influencent le choix, peut permettre de jouer dessus en essayant de transposer ces critères de sélection aux

autres modes de transport (vitesse, confort...). Cependant, cela ne représente que des gains à la marge et pour réellement impacter les comportements, il s'agit plutôt de faire converger les intérêts individuels (confort, efficacité, flexibilité) et collectifs (durabilité). La combinaison des critères peut par exemple jouer en faveur d'un mode de transport en commun lorsque les inconvénients qui lui sont associés sont mis en balance par de sensibles gains en comparaison au véhicule individuel.

Lorsqu'on aborde le thème de la durabilité, les aspects économiques, sociaux et environnementaux sont les plus récurrents. Mais, alors que les ancrages locaux semblent plus durables que les ancrages extérieurs pour des raisons liées à la diminution de la mobilité ou à l'existence d'une vie économique locale, ces ancrages locaux n'empêchent pas des ancrages extérieurs. En effet, le relevé des mobilités de L1 atteste bien de cette idée : dans la même journée, elle peut utiliser un commerce local pour un achat mineur, puis un commerce plus important et enfin une grande zone commerciale. L'ancrage local n'est donc pas exclusif et ne réduit pas forcément la mobilité. Les périurbains sont souvent habitués à coupler plusieurs échelles spatiales dans la journée : travailler dans l'agglomération, faire les courses en périphéries proche et rentrer chez soi dans un espace périurbain intermédiaire par exemple. Les ancrages sont alors parfois développés à plusieurs échelles également.

Cependant, d'autres formes s'avèrent être des freins importants à l'objectif de mise en durabilité. Si favoriser un développement soutenable implique de quitter les espaces périurbains ou dans une moindre mesure de les densifier, de nombreux ancrages seront mis à mal et les comportements des individus ne seront pas forcément en adéquation avec ces mesures. Quitter un logement auquel on est attaché personnellement ou parce qu'il représente l'appartenance à la famille, laisser un voisinage qui s'exprime territorialement par diverses pratiques spatiales (fête des voisins...) peuvent être des éléments non négociables pour les habitants périurbains.

Alors l'étude de ces ancrages permet de fixer un cadre à l'aménagement du territoire et de voir ce qui est potentiellement réalisable mais aussi irréalisable du point de vue des modes d'habiter individuels, au-delà de ce qui est souhaitable. Discerner les marges de manœuvre existantes et les critères non négociables est aussi important à prendre en compte car cela permet de révéler les leviers disponibles mais aussi les situations qui pourraient conduire à des blocages importants avec la population.

En effet, un territoire est le produit de trois éléments : l'espace le composant, les individus le fréquentant et les relations entre l'espace et les individus. Ces relations se traduisent par des pratiques spatiales rendues possibles par la mobilité. Les individus quant à eux développent des ancrages territorialisés.

L'aménagement du territoire impacte les territoires en les transformant. Avant de réaliser une action, certaines conséquences doivent être envisagées (la plupart étant plus ou moins prévisibles). Anticiper ces répercussions impose cependant de connaître au mieux le système à la base pour trouver les solutions les plus adaptées et éviter leur « détournement ». Ainsi, dans l'étude des ancrages territoriaux, il ne s'agit pas de trouver les moyens d'aller contre ces ancrages dans les espaces périurbains mais bien de les prendre en compte voire de s'en servir en les faisant converger avec les objectifs souhaités de l'aménagement (comme la mise en durabilité des espaces). En effet, comprendre ces ancrages permet de comprendre certaines pratiques spatiales qui ont des

répercussions sur les mobilités et sur la mise en durabilité environnementale des espaces périurbains. Ces ancrages ne sont pas pour autant figés dans l'espace et dans le temps car ils évoluent tout au long de la vie de l'individu : alors qu'ils semblent exprimer une certaine stabilité temporelle, ils ne sont pourtant pas définitifs mais reliés au parcours de vie des individus et à leurs aspirations du moment. Par exemple, aucun interrogé ne souhaitait s'installer dans un pavillon individuel étant étudiant mais cette aspiration est venue avec la création de leur famille. Cette durabilité temporelle relative des ancrages n'est pas forcément un frein au changement et peut même l'accompagner si l'on comprend les modalités des différentes formes d'ancrages.

Le rôle des scénarios prospectifs précédents est donc d'agir le plus possible en connaissance de conséquences pour l'avenir. Cependant, pousser au développement de tel ou tel scénario n'est pas vraiment possible car chacun est impacté de facteurs extérieurs qui dépassent le champ de l'aménagement du territoire (crise énergétique, inondations...). Ainsi, le rôle de l'aménageur est plus de prévenir ces troubles en jouant sur la localisation des différentes activités et zones résidentielles que de les guérir une fois survenus. Le but est de mettre en place les conditions de mise en œuvre d'une durabilité des espaces périurbains mais la seule action des aménageurs ne permettra pas d'atteindre une durabilité. L'implication des différents publics doit donc être favorisée car ce sont les moteurs d'une véritable durabilité. Néanmoins, les choix opérationnels doivent se faire dans la mesure du possible en prenant en compte les différents ancrages et en réfléchissant à leurs conséquences en termes de pratiques spatiales.

CONCLUSION

Les espaces périurbains constituent des espaces à enjeux majeurs. Souvent décriés comme les espaces les plus anti-durables qui soient par le mode de vie qu'ils imposent à leurs habitants, ils constituent pourtant les supports de divers ancrages territoriaux et accueillent aujourd'hui près de 38% de la population française. Que ces ancrages soient associés à des attachements individuels ou à des appartenances sociales qui s'expriment territorialement, ils ne sont pas le propre des habitants périurbains. En effet, même des individus a priori urbains peuvent entretenir des ancrages dans ces espaces.

La mobilité des périurbains est liée à ces ancrages car elle les permet mais est aussi impactée par ceux-ci. En cela, c'est la relation ancrage-mobilité qui permet d'expliquer le mode d'habiter périurbain. Nous avons vu que ces ancrages, assez peu étudiés au regard des recherches consacrées à la mobilité des périurbains, représentent pourtant un élément à prendre en compte dans l'objectif de mise en durabilité des espaces périurbains. En effet, ils influencent les pratiques spatiales et sont issus des représentations individuelles et sociales héritées ou construites par l'individu. Alors, nous avons étudié les différentes représentations qui peuvent influencer sur ces pratiques spatiales et les guider.

Tout d'abord, les représentations des différents espaces sont psychologiquement ancrées dans les individus de par leurs expériences passées ou les aspirations qui les mènent. Il est intéressant de constater que les ménages voient dans l'espace périurbain l'opportunité d'accéder à la propriété à travers une maison individuelle avec jardin qui symbolise le rêve de nombreuses familles : celles-ci voient en l'acquisition de ce logement un aboutissement personnel mais aussi un socle stable pour le développement et l'avenir de leur vie familiale. Il n'est alors pas rare que ces installations résidentielles se transforment en ancrages résidentiels autour desquels s'articulent ou se modifient les pratiques spatiales du ménage.

Les représentations des différents modes de transport jouent aussi sur les pratiques spatiales des périurbains qui utilisent très souvent la voiture comme unique moyen de déplacement. Pour eux, la voiture regroupe de nombreux avantages qui leur permettent de gérer un temps précieux, souvent consacré à de nombreux déplacements. Utiliser la voiture, c'est aller plus vite et gagner en confort. Mais plusieurs interrogés ont montré comment ce mode de transport peut se révéler aliénant et modifier les pratiques spatiales. Cet attachement à la voiture individuelle, témoin d'un ancrage dans la mobilité, n'est donc pas forcément partagé par tous. Dans l'objectif de mise en durabilité des espaces périurbains, il existe donc une marge de manœuvre pour effectuer un report modal de ces habitants contraints de prendre la voiture et pourtant recherchant d'autres alternatives. Nous avons aussi vu que les transports en commun peuvent être un lieu de développement du lien social périurbain et ainsi favoriser la mise en place d'une entraide voire d'une solidarité au sein de cette communauté. Cette appartenance à un collectif territorialisé pourrait servir de support à la mise en durabilité des espaces périurbains. En effet, se sentir responsable de son environnement, de la vie de son quartier ou de sa commune sont autant de facteurs qui pourraient permettre d'atteindre des objectifs de durabilité environnementale voire économique.

Enfin, nous avons pu remarquer que les ancrages locaux des périurbains sont différents d'un ménage à l'autre. Certains habitants sont quasiment absents de ces espaces et possèdent des ancrages territoriaux à des échelles territoriales supérieures (autre commune, autre région...). D'autres ont développé certaines relations avec leur voisinage mais il ne s'agit que de relations de courtoisie qui ne se répercutent pas sur les pratiques spatiales. Mais, une dernière catégorie a développé des ancrages forts à la commune ou au quartier soit grâce au sentiment d'appartenance à une communauté locale (liens d'amitié avec le voisinage...) soit grâce à des attachements forts (devoir de faire vivre les commerces d'une commune...). Ces derniers, en recentrant certaines de leurs pratiques sur l'espace local permettent par exemple de mettre en œuvre une certaine durabilité sociale voire économique.

Les ancrages territoriaux dans les espaces périurbains s'articulent à différentes échelles (quartier, commune, autre commune périurbaine plus ou moins éloignée). Certains peuvent constituer des leviers intéressants dans l'objectif de mise en durabilité des espaces périurbains mais d'autres sont aussi des freins importants. Il faut cependant les prendre en compte car les ancrages territoriaux, qu'ils participent ou non à cet objectif, ont des répercussions importantes sur la vie des individus et notamment en termes de mobilités. Il n'est pas envisageable de lutter frontalement contre ces ancrages mais comprendre leur construction permettrait peut-être de trouver les conditions favorables à la mise en place d'ancrages territoriaux dont les objectifs convergeraient avec ceux d'une mise en durabilité des territoires.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages / Articles de revues :

BRUNET R., *Les Mots de la Géographie : dictionnaire critique*, Paris : La Documentation française, 1998. 518 p.

CAILLY L., *Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ?*, EspacesTemps.net, Textuel, 2008.

CAILLY L. et DODIER R., *La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires*, Norois, n°205-4, pp. 67-80, 2007.

DUBOIS-TAINE G. et CHALAS Y., *La ville émergente*. Paris : Editions de l'Aube, 1998. 285 p. (Collection Monde en cours).

GUERIN-PACE F. et FILIPPOVA E., *Ces lieux qui nous habitent*, Paris : Editions de l'Aube et Ined, 2008. 275 p. (Collection Monde en cours).

JODELET D., *Les représentations sociales*, Paris : PUF, 1993. 447 p.

KAUFMANN V., *Les paradoxes de la mobilité : Bouger, s'enraciner*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008. 115 p. (Le savoir suisse).

LEVY J. et LUSSAULT M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 2009. 1033 p.

LIQUET V., *L'aménagement durable au-delà des idées reçues*, Intercommunalités, n°140, pp.12-19, Décembre 2009.

MOREL-BROCHET A., *À la recherche des spécificités du mode d'habiter périurbain dans les représentations et les sensibilités habitantes*, Norois 4/2007 (n° 205), p. 23-35.

REMY J., *Mobilité et ancrages : vers une autre définition de la ville*, in: HIRSCHHORN M. et BERTHELOT J-M., *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris : L'Harmattan, 1996. pp. 135-153 (Villes et Entreprises).

ROUGE L., *Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains*, EspacesTemps.net, Textuel, 2007.

ROUGE L., *L'installation périurbaine entre risque de captivité et opportunités d'autonomisation*, revue de sciences humaines, 2009.

WEIL M., *La transition urbaine*, Paris : Mardaga, Paris, 1999. 149 p.

Thèses / Mémoires / Rapports inédits:

MOREL-BROCHET A., *Ancrages et mobilités : un couple révélateur des identités habitantes. Une approche biographique par les sensibilités*, 8f.
Colloque MSFS 2008 – Rennes, 14-15 mars 2008

CARPENTIER S., *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel*, 392 f.
Thèse : Géographie. Université Louis Pasteur Strasbourg I, 2007

DODIER R., *Individus et groupes sociaux dans l'espace, apports à partir du périurbain, volume 3*, 245 f.
Thèse : Université du Maine, 2009

FEILDEL B., *Espaces et projets à l'épreuve des affects*, 670 f.
Thèse : Aménagement de l'espace, urbanisme. Université de Tours, 2010

GHORIS M., *Le mode de vie périurbain, un mode de vie « anti-durable »?*, 78 f.
Projet de fin d'études : Aménagement du territoire. Université de Tours : EPU-DA, 2011

MARTOUZET, Denis (Responsable scientifique). *PériVia : Le périurbain à l'épreuve des modèles d'habiter. La viabilité périurbaine entre théorie(s) et pratique(s)*. 403 f.
Rapport de recherche : Aménagement et Urbanisme. Université de Tours : CITERES, EPU-DA, 2012.

RONDEAU E., *La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable*, 83 f.
Projet de fin d'études : Aménagement du territoire. Université de Tours : EPU-DA, 2011

Commissariat général du développement durable (CGDD), *La mobilité des français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, 228 f.
Rapport, Décembre 2010

SERGEANT A-L., *Les pratiques de déplacement dans les espaces périurbains*, 154 f.
Projet de fin d'études : Aménagement du territoire. Université de Tours : EPU-DA, 2011

Pages Internet :

ANIL, « Où les français veulent-ils habiter ? », in ANIL,
<http://www.anil.org/publications-et-etudes/etudes-et-eclairages/1996/ou-les-francais-veulent-ils-habiter/>, Mai 2012

DATAR, « Prospective périurbaine : Fictions périurbaines, quoique... »,
<http://territoires2040.datar.gouv.fr/spip.php?article63>, mai 2012

DDT 37, « *Les 5 scénarios Touraine 2030* », <http://www.indre-et-loire.equipement-agriculture.gouv.fr/la-demarche-de-prospective-a623.html>, mai 2012

GOYON M. et ORTAR N., « Désir de maison à l'aune du parcours résidentiel », in *Articulo- revue de sciences humaines*, <http://articulo.revues.org/1427>, mai 2012

INSEE, Département de l'action régionale et Pôle Analyse Territoriale, « Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010 : Poursuite de la périurbanisation et croissance des grandes aires urbaines », <http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1375/ip1375.pdf>, mai 2012

INSEE, Pôle Analyse Territoriale, « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=0&ref_id=ip1129#inter1 , mai 2012

MOREL-BROCHET A., « Un point sur l'habiter. Heidegger, et après... », in *EspacesTemps.net*, <http://espacestemps.net/document6663.html>, mai 2012

MOREL-BROCHET A., « À la recherche des spécificités du mode d'habiter périurbain dans les représentations et les sensibilités habitantes », in *Noroi*, <http://noroi.revues.org/index1237.html>, mai 2012

STOCK M., « L'habiter comme pratique des lieux géographiques », in *EspacesTemps.net*, <http://www.espacestemps.net/document1138.html>, mai 2012

VANIER M., « La périurbanisation comme projet », in *Métropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/La-periurbanisation-comme-projet.html>, Mai 2012

VANIER M., DATAR, « Fictions périurbaines... quoique », in *DATAR*, <http://territoires2040.datar.gouv.fr/spip.php?article63>, Mai 2012

VANIER, M., « Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique », in *Persee*, http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/rga_0035-1121_2000_num_88_1_4626, mai 2012

TABLE DES FIGURES

Table des cartes :

<i>Carte n° 1 : Localisation professionnelle des interrogés dans le cadre de l'enquête PériVia</i>	<i>29</i>
<i>Carte n° 2 : Localisation résidentielle des interrogés dans le cadre de l'enquête PériVia</i>	<i>30</i>
<i>Carte n° 3 : Exemple de Wordmap.....</i>	<i>43</i>
<i>Carte n° 4 : Représentation des mots associés à la maison dans les discours.....</i>	<i>56</i>
<i>Carte n° 5 : Représentation des mots associés à la famille dans les discours</i>	<i>59</i>
<i>Carte n° 6 : Représentation des mots associés à la voiture dans les discours</i>	<i>69</i>

Table des graphiques :

<i>Graphique n° 1 : Localisation résidentielle des interrogés par rapport à Tours</i>	<i>31</i>
<i>Graphique n° 2 : Type de déplacement domicile-travail</i>	<i>31</i>
<i>Graphique n° 3 : Répartition des interrogés en fonction de l'âge</i>	<i>32</i>
<i>Graphique n° 4 : Nombre d'enfants par interrogé.....</i>	<i>32</i>
<i>Graphique n° 5 : Répartition des interrogés de l'enquête PériVia selon leur PCS.....</i>	<i>33</i>
<i>Graphique n° 6 : Distance domicile-travail des interrogés</i>	<i>33</i>

Table des schémas :

<i>Schéma n° 1 : Localisation des espaces périurbains et catégories de périurbains.....</i>	<i>6</i>
<i>Schéma n° 2 : Le concept de l'habiter.....</i>	<i>17</i>
<i>Schéma n° 3 : Le système périurbain</i>	<i>18</i>
<i>Schéma n° 5 : Les corridors.....</i>	<i>23</i>
<i>Schéma n° 6 : La nébuleuse</i>	<i>23</i>
<i>Schéma n° 7 : Le rivage</i>	<i>23</i>
<i>Schéma n° 8 : La synapse.....</i>	<i>23</i>
<i>Schéma n° 9 : La réserve.....</i>	<i>24</i>
<i>Schéma n° 10 : Présentation de la recherche</i>	<i>38</i>

Table des tableaux :

<i>Tableau n° 1 : Les relations entre ancrages et mobilités.....</i>	<i>11</i>
<i>Tableau n° 2 : Les relations entre ancrage et attachement.....</i>	<i>13</i>
<i>Tableau n° 3 : Les relations entre ancrage et appartenance</i>	<i>13</i>
<i>Tableau n° 4 : Identité des 13 interrogés retenus pour l'enquête</i>	<i>44</i>

TABLE DES MATIERES

Avertissement.....	7
Formation par la recherche et projet de fin d'études en génie de l'aménagement... 8	8
Remerciements.....	1
Sommaire.....	2
Introduction.....	3
Partie 1:Quelles mobilités et quels ancrages territoriaux dans les espaces	
périurbains ?	5
1. Le périurbain : espace ou mode de vie ?.....	6
1.1. D'une approche spatiale et morphologique de l'INSEE... ..	6
1.2. ... à une approche sociologique.....	8
2. La relation ancrage/mobilité : quels liens et quelles conséquences ?	10
2.1. Comprendre l'habiter pour mieux comprendre l'ancrage et la mobilité.....	10
2.2. Les différentes dimensions de l'ancrage dans les espaces périurbains	12
2.2.1. Qu'est-ce-que l'ancrage ?	12
2.2.2. L'ancrage, entre attachement et appartenance	12
2.2.3. La relation représentations/ancrages et la dimension sensible de l'ancrage	14
2.3. Quelles sont les conséquences d'un ancrage sur la mobilité des périurbains ?	15
2.3.1. Les différentes dimensions de la mobilité	15
2.3.2. Un ancrage résidentiel source de compromis	15
2.3.3. La mobilité, un facteur déterminant pour une localisation dans le périurbain mais des conséquences insoupçonnées.....	16
2.3.4. Articulations entre les différentes notions abordées	16
2.4. Le périurbain, un fonctionnement en système	18
3. Vers des espaces périurbains durables.....	19
3.1. Entre développement durable et durabilité	19
3.2. La critique du périurbain non durable relativisée par rapport à la ville	20
3.2.1. Le périurbain, mauvais élève du développement durable	20
3.2.2. Des nuances à apporter : l'exemple de « l'effet barbecue »	20
3.3. Quelle durabilité envisager dans les espaces périurbains ?.....	21
3.3.1. Un espace durable ou un mode de vie durable ?.....	21
3.3.2. Le rôle des ancrages dans la mise en durabilité des espaces périurbains	21
3.4. L'avenir des espaces périurbains vu par les prospectives territoriales	22
3.4.1. La DATAR et « Prospectives 2040 »	23
3.4.2. Les prospectives territoriales locales: « Touraine 2030 »	24
<i>Scénario 1 : retour vers le futur.....</i>	<i>24</i>
<i>Scénario 2 : la métropole verte</i>	<i>24</i>
<i>Scénario 3 : la mégalopole étalée.....</i>	<i>25</i>
<i>Scénario 4 : après la pluie, le beau temps (ou les conséquences d'une crue majeure de la Loire sur les zones inondables)</i>	<i>25</i>
<i>Scénario 5 : Touraine @OC.....</i>	<i>25</i>
Partie 2 : Présentation du projet de recherche	27
1. Présentation du terrain d'étude et des interrogés	28
1.1. Localisations professionnelle et résidentielle	28

1.2.	Répartition des interrogés en fonction de différents critères : genre, âge, PCS, distance domicile-travail	32
1.3.	Limites relatives au choix du panel	34
2.	Présentation de la recherche : problématiques, hypothèse de travail et méthodologie	35
2.1.	Problématiques générale et spécifique	35
2.2.	Hypothèse de travail	36
2.2.1.	Représentations individuelles, ancrages territorialisés et modes d'habiter	36
2.2.2.	Ancrages et espaces périurbains	36
2.2.3.	Ancrages et mobilités	37
2.2.4.	Ancrages, mobilités et mise en durabilité des espaces périurbains	37
2.3.	Méthodologie de travail	38
2.3.1.	Comment faire ressortir les différentes formes d'ancrages dans les espaces périurbains ?	38
2.3.2.	Quels croisements de données opérer pour retirer des tendances générales?	40
2.3.3.	Entre pratiques et représentations	42
2.3.4.	La sélection d'interrogés	44
Partie 3 : Les ancrages territorialisés : supports ou freins à la mise en durabilité des espaces périurbains ?		45
1.	Les représentations spatiales influencent les pratiques spatiales et leurs ancrages	47
1.1.	Quelles représentations des milieux périurbains jouent un rôle dans la mise en place d'ancrages spatialisés ?	47
1.2.	Le rapport à la ville des périurbains : entre représentations et mise en place d'ancrages	49
1.3.	Le besoin de s'identifier à un espace, indicateur d'ancrages importants	52
2.	Le rôle du logement et de la localisation résidentielle dans la mise en place d'ancrages	54
2.1.	Les représentations du logement : du logement fonctionnel à l'aboutissement familial	54
2.2.	L'attachement au logement et au cadre de vie	57
2.3.	L'ancrage local : entre attachement à l'espace local et appartenance au réseau social local	58
3.	La mobilité des périurbains et son rôle dans la réalisation des ancrages	61
3.1.	Une mobilité assumée mais qui admet ses limites... ..	61
3.1.1.	Des « mobiles » assumés	61
3.1.2.	Des déplacements que l'on tente de limiter	61
3.1.3.	Une mobilité qui pèse	62
3.2.	Etre ancré dans le périurbain signifie-t-il favoriser l'ancrage de ses enfants ?	63
3.3.	Quand la mobilité impacte le choix résidentiel	64
3.4.	L'apprentissage de la mobilité participe aux usages futurs	65
3.5.	Le rôle de la mobilité dans la réalisation des ancrages : se déplacer pour se sociabiliser	66
4.	Le choix d'un mode de transport, révélateur de représentations et d'ancrages	67
4.1.	Un rapport ambigu à la voiture qui n'empêche pas son hégémonie	67
4.2.	Ne pas utiliser les transports en commun, une question de représentations ?	70
4.2.1.	Le cas du bus	71

5. Ancrages et durabilités.....	74
5.1. Des ancrages durables temporellement aux espaces périurbains qui permettent leur mise en durabilité environnementale ?	74
5.2. Les ancrages sociaux et leur rôle dans la mise en durabilité des espaces périurbains	75
5.3. L’ancrage dans la mobilité: vecteur de quelles durabilités ?	77
5.3.1. L’attachement à la voiture, phénomène durable et non durable	77
5.4. Le rôle des ancrages : entre supports et freins à la mise en durabilité des espaces périurbains	78
5.5. Retour sur les scénarios prospectifs de « <i>Touraine 2030</i> » et conséquences en matière d’aménagement du territoire.....	80
5.5.1. Retour sur les scénarios	80
<i>Scénario 1 : retour vers le futur.....</i>	<i>80</i>
<i>Scénario 2 : la métropole verte</i>	<i>81</i>
<i>Scénario 3 : la mégalopole étalée.....</i>	<i>82</i>
<i>Scénario 4 : après la pluie, le beau temps (ou les conséquences d’une crue majeure de la Loire sur les zones inondables)</i>	<i>82</i>
<i>Scénario 5 : Touraine @OC.....</i>	<i>83</i>
5.5.2. Conséquences en matière d’aménagement du territoire	83
Conclusion	86
Bibliographie.....	88
Table des figures	91
Table des matières	92
Annexes.....	95

ANNEXES

Annexe I : Les définitions de l'INSEE

- Aire urbaine

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

Le zonage en aires urbaines 2010 distingue également :

- les « moyennes aires », ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 5 000 à 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

- les « petites aires », ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 1 500 à 5 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

- Pôle urbain

Le pôle urbain est une unité urbaine offrant au moins 10 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne d'un autre pôle urbain. On distingue également des moyens pôles - unités urbaines de 5 000 à 10 000 emplois et les petits pôles - unités urbaines de 1 500 à moins de 5 000 emplois.

- Types de communes périurbaines :

Il existe trois types de communes périurbaines :

- les communes périurbaines des aires urbaines ;
- les communes périurbaines des aires d'emploi de l'espace rural ;
- les communes périurbaines multipolarisées.

Annexe II : Les scénarios de « Touraine 2030 »

Scénario 1: Retour vers le futur

On assiste à un recentrage (repli ?) autour des valeurs traditionnelles de la Touraine (patrimoine, qualité de vie). Mais ces atouts faiblement protégés subissent les impacts d'une crise énergétique grave qui a modifié les comportements de la population (baisse de la mobilité, recherche de proximité) et fait pression sur un développement urbain peu maîtrisé. Les activités économiques basées sur un coût du transport routier faible souffrent terriblement, le fret routier de transit est abandonné, une économie autour du troisième âge se développe. Cette nouvelle direction fait fuir les jeunes générations et réduit le dynamisme global du territoire. Les seuls « gagnants » sont les pôles secondaires qui ont réussi à s'imposer comme de véritables bassins de vie, proposant les services de proximité, l'habitat et l'emploi dans un rayon géographique restreint, limitant ainsi les déplacements. Ce scénario de retour aux petites villes s'accompagne toutefois de graves conséquences sociales...

L'échec d'une stratégie économique basée sur le faible coût du transport

Le choc énergétique des années 2020 ne trouve toujours pas d'issue et le coût du transport a été multiplié par 10 en 2030 (par rapport aux années 2000). En témoigne la filière logistique de la Touraine, dévastée par le coût prohibitif des carburants. C'est le point de départ d'un véritable repli.

Coincée entre Paris et Nantes, l'agglomération souffre d'un manque d'attractivité industrielle ; aucun secteur de pointe n'est venu remplacer la filière logistique. Des dizaines de zones d'activité, principalement celles desservies par la seule voie routière, se sont transformées en friches du jour au lendemain. Le département hérite d'une A10 bis entamée mais non terminée, faute de camions... L'aéroport qui faisait pourtant la fierté de certains a été fermé faute de trafic. Les autoroutes ferroviaires ne s'arrêtent pas à Tours, mais à Angoulême et Orléans qui ont pris la relève du fret.



1Des autoroutes moins fréquentées...

Le repli sur soi et le chacun pour soi

Bien plus, cette perte de dynamisme et de rayonnement est aggravée par l'affaiblissement des coopérations avec les territoires voisins, et même l'exacerbation de la concurrence avec certains, comme Orléans, et la région Parisienne. Les pôles de compétitivité inter-régionaux (sciences et systèmes de l'énergie électrique, élastopôle, sciences de la beauté et du bien-être) ont été démantelés. Avec l'effondrement des échanges commerciaux, de grandes entreprises à capitaux étrangers des secteurs de la pharmacie, de l'électronique, de machines industrielles, ou encore du plastique ont été rapatriées dans leurs pays d'origine, entraînant la fermeture de centaines de PME sous-traitantes. Des milliers de travailleurs se sont retrouvés au chômage, d'autres ont été contraints de prendre leur retraite plus tôt que prévu. Les problèmes de mobilité rendent difficile le retour à l'emploi.

Un retour contraint vers quelques pôles à taille humaine...

Dans cette désorganisation générale, les pôles secondaires s'en sortent cependant mieux que l'agglomération tourangelle. Le tissu économique local est basé sur l'artisanat, sur des PME voire des TPME qui produisent pour les besoins de base de la population locale, sur les services à la personne (avec un secteur bâtiment particulièrement prospère) et a mieux résisté à la crise. Bien desservis par le réseau de transports en commun, Chinon et Loches contrebalancent ainsi, à leur échelle, la perte

de vitesse de l'agglomération tourangelle. Amboise doit faire face au recul de l'emploi industriel, mais sa bonne desserte ferroviaire lui permet aussi d'évoluer assez facilement vers une activité tertiaire et résidentielle. Quelques bourgs bien situés sur les lignes de l'étoile ferroviaire en fonctionnement tirent également leur épingle du jeu. Tout le reste du territoire se désertifie.

...mais des pôles mal organisés pour accueillir les ménages refoulés par le coût de l'énergie

Au sein même de la Touraine, le millefeuille administratif ne permet pas une véritable cohérence territoriale, et c'est le chacun pour soi qui prime face à la crise. Le manque de cohérence et de gouvernance coopérative provoque en particulier un « laisser aller » dans l'urbanisation.

Alors que la hausse du coût de l'énergie pousse au recentrage massif de la population autour des bassins d'activités, ces derniers subissent rapidement une pression foncière jamais imaginée jusqu'alors.

Conséquence directe: l'agglomération et les pôles secondaires de Chinon et de Loches se densifient fortement. Mais y trouver un logement bon marché relève désormais de l'exploit. De fortes ségrégations socio-spatiales se mettent en place: ménages aisés dans les centres, ménages pauvres relégués en périphérie (doublement pénalisés du fait du coût des déplacements). La vulnérabilité de ces agglomérations aux inondations est avérée mais face à la pression foncière, les règles de construction en zones inondables ne sont pas respectées. Il faut dire que la crue catastrophique tant redoutée n'a toujours pas eu lieu, et l'éventualité d'un tel événement a disparu des esprits, plus préoccupés par les épisodes de sécheresse à répétition.

Des conséquences architecturales et urbaines peu réjouissantes

Ce « laisser aller » de l'urbanisation provoque aussi une dénaturation de l'architecture typique tourangelle, car il faut construire au plus vite pour faire face à la demande: des

quartiers entiers des centres sont rasés pour laisser place à des immeubles de grande hauteur. La surface moyenne des logements est en diminution, les espaces verts sont également sacrifiés. Seuls quelques îlots, préemptés par les ménages les plus aisés, sont préservés mais deviennent de véritables ghettos: enceintes de sécurité, gardiennage, video-surveillance se développent pour tenir à distance les victimes de la crise. En périphérie des pôles, des lotissements pavillonnaires hérités de la fin du XX^{ème} siècle, laissent peu à peu la place à des quartiers d'habitat collectif et mini-pôles d'emploi et de services, tous sur le même modèle.



2 Mais que faire de tous ces lotissements périurbains énergivores?

Une 3^e couronne durablement sinistrée

Les pavillons situés en troisième couronne font quant à eux l'objet d'une forte déprise immobilière (budget transport trop élevé) et certaines communes se paupérissent rapidement. Les bourgs ruraux se vident de leurs familles d'actifs (mais aussi de leurs derniers commerces et activités), ce qui n'est pas sans déplaire à une minorité de jeunes retraités, à la recherche d'une vie tranquille (voire autarcique) à la campagne, du moins jusqu'à ce que des problèmes de santé les contraignent eux aussi à se rapprocher des pôles de services.

La fin du rayonnement universitaire et de la recherche

Autre témoin de ce repli, le délaissement du pôle de formation et de recherche. Les

universités régionales se limitant au minimum (niveau Licence et quelques Mastères), les jeunes s'orientent très tôt vers un parcours étudiant hors de la région (Paris bien sûr mais aussi Nantes). Les pôles de recherche de l'INRA et du CEA ne trouvent plus de partenariats de recherche locaux, et la question de leur maintien en Touraine se pose sérieusement en 2030.

Un vieillissement qui s'accélère et qui oriente l'économie locale

Le paysage démographique s'est encore un peu plus assombri, le vieillissement de la population s'accélère par le départ des jeunes, étudiants et actifs à la recherche de débouchés, et surtout l'arrivée massive de retraités.

Choix subi pour certains ou aboutissement d'une vie pour d'autres (nombreux retraités parisiens venant s'installer en Touraine, et restant toutefois connectés à la capitale par le TGV), le département est devenu un acteur majeur de l'accueil, des services et de l'assistance aux personnes du troisième âge, notamment pour les ménages les plus défavorisés. La majeure partie du budget départemental passe dans cette action (à côté du budget « transport collectif », qui a dû être déployé jusque dans les banlieues des pôles pour faire face au problème des déplacements), mais toute une activité de services privés s'est également développée sur ce créneau, du moins pour les ménages qui ont les moyens de se les payer. La réimplantation des médecins de campagne et le maintien de la carte hospitalière locale rassurent, le patrimoine naturel, bien que passivement protégé et soumis ponctuellement, notamment autour des pôles, à de fortes agressions, attire toujours.

Un développement touristique et agricole limité

Le tourisme ne disparaît pas des « revenus » mais sans stratégie forte, il ne s'est pas vraiment développé ces dernières années (à noter le coût de l'énergie qui dans ce secteur se fait ressentir), et les années où l'on dépasse les 500 000 visiteurs passent pour exceptionnelles...

L'agriculture se spécialise sous l'influence de la PAC (nouveau programme de mesures agro-environnementales, production d'éco-matériaux). Mais elle se heurte au problème de la ressource en eau dont les nappes se polluent faute d'une correcte application du plan départemental d'alimentation en eau : en effet, n'étant pas parvenus à trouver le bon niveau de gouvernance, les pouvoirs publics locaux n'ont pas apporté de solution à ce problème qui nécessite de lourds travaux d'interconnexion entre les réseaux locaux. L'agriculture prend une dimension plus locale (cf. effondrement des échanges internationaux) avec des circuits courts et l'adoption d'une production bio. On tente aussi de réhabiliter les produits du terroir, la gastronomie, en s'adaptant aux nouvelles exigences des consommateurs (l'obésité est devenue un véritable fléau dans les pays développés). Face à l'abandon de pans entiers du département par les populations, la forêt gagne du terrain, notamment les forêts d'Amboise et de Chinon.

Une société plus individualiste

La priorité des pouvoirs publics n'est pas au développement de l'offre culturelle, qui se concentre sur Tours, les équipements traditionnels sont en recul ailleurs. Ce phénomène est aussi lié à la montée en puissance de l'offre via internet, qui irrigue chaque foyer. On constate malheureusement que cela aggrave les comportements de plus en plus individualistes d'une société qui ne s'est pas encore vraiment remise du choc de 2020.



3 Les panneaux à proximité des écoles sont remplacés....

Scénario 2 : Métropole verte

La Touraine connaît une période de prospérité économique sans précédent, tirée par des « champions européens » dans ce qu'on appelait dans les années 2000, les « green tech et les clean tech ». L'expression « croissance verte » sonne comme un pléonasme aux oreilles des acteurs locaux, qui ont su s'entendre dès 2010 sur un projet partagé de développement et de transition vers un territoire de l'ère post-carbone. Cette dynamique locale, facilitée et encouragée par une refonte d'envergure des modes de gouvernance territoriale autour d'une métropole puissante, jouant le rôle de puissante locomotive du développement économique, scientifique et culturel pour l'ensemble du territoire et pas uniquement l'agglomération-centre. C'est une Touraine où la qualité de vie est préservée, s'appuyant sur les atouts traditionnels du territoire et sur la structuration d'une armature urbaine forte autour de quelques pôles comme Chinon, Loches, Amboise et d'un maillage de petites villes intermédiaires et de bourgs, permettant à chaque Tourangeau de n'être qu'à moins de 10 km ou d'un clic d'une offre de services de proximité de premier niveau.

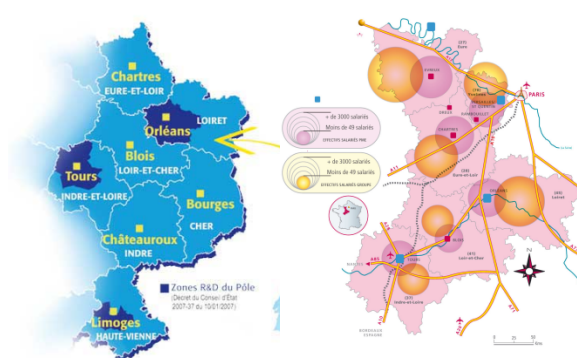
Diminution de notre empreinte carbone

Dans les années 2010-2015, les pouvoirs publics ont pris des mesures volontaristes pour réduire l'empreinte carbone de notre société. Une nouvelle fiscalité écologique a été mise en place, avec comme fer de lance, la contribution climat-énergie, qui s'appliqua dès son lancement aux émissions générées par les transports, mais aussi par les bâtiments. Ces dispositions ont certes contribué à l'inflation des coûts énergétiques, mais dans des proportions raisonnables et à un rythme progressif et contrôlé.

Développement des réseaux métropolitains dans un paysage institutionnel simplifié

L'autre grand pan de l'action publique s'est porté sur la structuration, la consolidation et la

montée en puissance de plusieurs réseaux métropolitains d'envergure européenne. La Touraine fait partie du réseau Le Mans – Orléans – Tours – Poitiers – Angers, qui fait l'interface avec celui de la « Région capitale » et la métropole atlantique « Nantes-St Nazaire-Rennes ». Cette structuration métropolitaine s'est accompagnée d'une réforme de grande ampleur de la carte administrative française. La Touraine ne compte plus qu'une petite dizaine d'EPCI aux compétences élargies. L'échelon départemental est intégré à l'entité régionale.



4 Les réseaux des pôles S2E2 et Cosmetic Valley

Une industrie diversifiée, à la pointe de la technologie et de la recherche

Cette course à la taille critique a produit ses premiers effets dès les années 2010-2015. L'agglomération tourangelles profite pleinement de cette dynamique métropolitaine, avec une intensité croissante d'échanges avec les autres agglomérations du réseau ligérien, bien sûr avec l'aire francilienne et aussi avec d'autres métropoles européennes.

Le développement économique est tiré par l'excellence industrielle et technologique autour de quelques secteurs d'avenir issus des pôles de compétitivité historiques: les énergies nouvelles et renouvelables, les économies d'énergies, les micro-composants électroniques, le caoutchouc industriel et les polymères, la santé et le bien-être (cosmétiques).

La Touraine revendique une place de premier rang pour la recherche publique et privée dans ces secteurs-clés. De par son passé, elle a également misé dans le savoir-faire en matière de fret ferroviaire et est devenue un modèle à

suivre en matière de mise en œuvre de l'intermodalité (transit des marchandises par autoroute ferroviaire et relais local par la route avec des véhicules propres).

Vive les transports collectifs !

Ce modèle de développement a clairement bénéficié à l'agglomération tourangelle dans un premier temps. Sa taille critique, le cadre de vie proposé, l'a rendue plus attractive pour les entreprises high-tech et leurs actifs, que les autres pôles du département comme Amboise, Chinon ou Loches. L'accès à la gare de St-Pierre-des-Corps est un critère majeur d'installation des entreprises et des nouveaux habitants.

L'accès à Tours est recherché pour l'accès à l'emploi et aux services, mais aussi pour l'accès aux autres pôles du réseau métropolitain (Le Mans, Angers, Poitiers, Blois et plus loin Paris et Nantes, mais aussi toute l'Europe via l'aéroport et Londres) : l'offre en transports en commun a manifestement été l'un des critères déterminants de localisation des ménages. L'usage de la voiture étant découragé, l'agglomération tourangelle s'est littéralement restructurée autour de son étoile ferroviaire, s'appuyant sur les gares comme nouvelles centralités.



5 La gare de Saint-Pierre-des-Corps: point nodal du réseau métropolitain et de l'agglomération tourangelle et le futur tram de l'agglomération

Densification des pôles et recherche du bien-vivre

De ce fait, l'agglomération tourangelle se densifie significativement, compte tenu de la volonté politique et citoyenne de réduire la consommation d'espace. Cette nouvelle densité de l'espace urbain s'est elle-même accompagnée d'une diversification des fonctions urbaines, avec des quartiers mixtes, mêlant habitat, emplois, services et espaces verts. Les politiques publiques du logement

permettent d'offrir du logement social aux ménages les plus modestes, dans un contexte de « gentrification » des centres.

Malgré tous ces efforts pour rendre cette densité acceptable et agréable à vivre, deux catégories de population ont peu à peu fait le choix de s'installer en dehors de l'agglomération. Une partie de la classe aisée a commencé à « regagner » les campagnes tourangelles en quête de verdure et d'espace... Les classes moyennes ont conquis des villes comme Loches, Chinon ou Amboise, offrant un bon équilibre entre urbanité (et tous ses services liés) et envie d'espace.

La revanche des bourgs

Des pôles secondaires confirmés ou émergents captent eux-aussi de nouveaux ménages et de nouveaux emplois, en particulier Langeais, Neuillé-Pont-Pierre, Château-la-Vallière, Avoine, Azay-le-Rideau, l'Ile-Bouchard, Sainte-Maure de Touraine, Château-Renault, Ligueil et même dans la pointe sud Descartes et Preuilly-sur-Claise : la clé a été de mettre en place une desserte par train et/ou des réseaux de transport en commun en site propre entre ces pôles (les bus verts) et les agglomérations du réseau métropolitain, ainsi que de pôle à pôle.

L'action publique a soigneusement organisé et optimisé les rabattements pour irriguer au mieux le territoire, tout en maîtrisant l'urbanisation concomitante, grâce à des schémas de cohérence territoriale appliqués dans le moindre projet d'aménagement local.

Mais il n'en demeure pas moins qu'une partie de la classe populaire doit, quant à elle, se résigner à s'implanter dans les zones délaissées de la troisième couronne ou dans les pôles mal desservis par les transports collectifs.



6 les "bus verts" sillonnent la Touraine

7Château-Renault retrouve des couleurs

Une prise de conscience de la vulnérabilité face à certains risques

En dehors de ces effets d'éviction sociale, liés à la bulle immobilière tourangelle (la majorité des nouveaux ménages souhaitent y vivre dans un premier temps), d'autres facteurs ont pu expliquer le ralentissement de la croissance démographique de l'agglomération. Face aux risques importants d'inondation et de coulées de boue, toute nouvelle construction ou stockage stratégique a été interdite dans les zones à risques et d'importants travaux limitant la vulnérabilité dans les vals ont été menés par les collectivités locales.

Aussi, malgré la sécurisation de l'alimentation en eau potable avec des mesures d'économie et de nouvelles interconnexions permettant de diversifier les sources d'approvisionnements, l'accroissement sans précédent de la population et le développement très soutenu d'industries très consommatrices d'eau ont sérieusement entamé les réserves et menacé la qualité de la nappe du Cénomani.

Une coopération locale « gagnant gagnant »

Face à ces contraintes, l'agglomération tourangelle s'est montrée naturellement plus encline à regarder le reste du département comme un partenaire de son développement, plus que comme un concurrent dans l'accueil de nouvelles populations et d'entreprises.

Une répartition des rôles entre les différents territoires de la Touraine s'est ainsi profilée progressivement dans la décennie 2020. L'agglomération-centre joue celui de la locomotive économique, scientifique et culturelle ; Loches et Chinon polarisent leur territoire avec une dynamique résidentielle positive, accueillant familles et retraités ; Amboise au développement économique et résidentiel équilibré, joue de sa position intermédiaire sur l'axe ligérien.

Ce second temps du développement métropolitain a généré des retombées résidentielles importantes pour l'ensemble du territoire, dont les villes et les pôles secondaires.

Spécialisation économique des espaces mais maillage et proximité des services

En dehors de l'agglomération, les petites villes et les bourgs du département présentent une économie largement résidentielle, autour des services à la population, des commerces, du tourisme, de l'agriculture et de la production d'énergies et d'éco-matériaux.

Une offre de services, complémentairement publique et privée, maille le territoire, à l'image des maisons médicales de proximité qui apportent une réponse au vieillissement global de la population.

Les grands hypermarchés qui défiguraient bon nombre d'entrées de ville ont disparu, remplacés par de grands espaces verts (les « couronnes vertes »), et redonnant leur place aux commerces de proximité dans les villes et les pôles secondaires ; en complément de cette offre, il est possible de se faire livrer à domicile depuis des plateformes d'approvisionnement dont les implantations ont été spécifiquement étudiées pour limiter les émissions de gaz à effet de serre (cf. schéma d'aménagement commercial).



8 Une trame verte en Touraine: une réalité

Des valeurs agricoles retrouvées

En ce qui concerne plus particulièrement l'agriculture, l'élan citoyen en faveur du développement durable et le soutien des pouvoirs publics à toutes les échelles, a favorisé la diversification et l'émergence d'une agriculture tournée vers la consommation locale et le soutien aux productions labellisées, gages de qualité. La valorisation des ressources

naturelles présentes en Touraine s'est également déclinée avec l'émergence d'une production d'éco-matériaux (chanvre, transformation du bois, ...) et d'agro-ressources (agro-carburants par méthanisation, filière bois, chimie du végétal). Les retombées locales sont significatives et constituent une protection renforcée des espaces agricoles, naturels et forestiers (que l'on ne considère largement plus comme une simple réserve pour l'urbanisation).

Un tourisme diversifié et dynamique

L'offre touristique, quant à elle, s'est beaucoup diversifiée avec le développement de l'éco-tourisme et du techno-tourisme, au-delà des traditionnels clichés du tourisme patrimonial autour des Châteaux de la Loire (qui sont toujours aujourd'hui l'une des principales attractions de la Touraine !). L'offre touristique et de loisirs s'est ainsi renouvelée en même temps que la demande qui s'est elle-même métamorphosée, avec de nouvelles générations plus facilement tournées vers des usages dématérialisés et instantanés.

L'agglomération tourangelle continue quant à elle, de concentrer l'offre culturelle du département, en matière de spectacles et de divertissements.

La révolution numérique s'est réalisée en Indre-et-Loire

En même temps, le fait que toute la Touraine soit connectée à des réseaux haut-débit a ouvert la voie à de nouvelles pratiques en matière de loisirs, de travail, de consommation. Le télétravail est devenu une réalité (+ 25% de la population active) redonnant un peu de dynamisme aux campagnes, virtuellement désenclavées.

L'Université de Tours-Orléans a lancé une offre d'enseignement intégralement à distance, en adéquation avec les besoins des entreprises locales et a investi dans de nombreux partenariats de recherche en équipes pluridisciplinaires. La gratuité des transports en commun pour les étudiants lève un obstacle

pour les jeunes à la recherche d'expériences professionnelles.

Des villes redessinées, plus humaines

La concomitance de ce développement résidentiel et économique soutenu et d'un nouvel aménagement plus soucieux de l'environnement a quelque peu redessiné les villes de Touraine.

Le développement urbain est marqué par une économie drastique du foncier utilisé. Les opérations de renouvellement urbain se sont multipliées et l'habitat dense individualisé à semi-collectif engendrent de nouvelles formes urbaines, plus économes en espace. Les maisons individuelles ont continué à se construire dans les première et seconde couronnes de l'agglomération. On peut regretter que les nouvelles normes environnementales aient peu à peu engendré une certaine banalisation des formes architecturales. L'efficacité énergétique a primé sur l'esthétique...

Si les villes et particulièrement Tours sont aujourd'hui plus denses, elles sont aussi plus agréables à vivre qu'il y a vingt ans. Ce sont des villes faites de proximité, où les hommes et les femmes sont au cœur de la vie, avec des aménagements favorisant les espaces de rencontres, les modes doux de déplacement, une réduction de la place de la voiture (moins de bruit, moins de pollution, moins de stress). L'A10 bis est d'ailleurs un des meilleurs exemples de cette politique en reportant le trafic de transit en dehors de la ville. L'ancienne portion de l'A10 traversant l'agglomération a été requalifiée en boulevard urbain.



9 Les nouvelles formes d'habitat écologiques préserveront-elles l'identité architecturale du territoire?

Une maîtrise foncière incontournable

Cette « métropolisation verte » n'a été rendue possible que par une forte impulsion publique, que ce soit dans les milieux de l'Université et de la Recherche, dans le soutien aux agriculteurs, dans l'aménagement, dans l'optimisation énergétique du bâti, des transports, des activités économiques, dans la protection face aux risques naturels et technologiques, etc. Aussi, la maîtrise du foncier en aura été l'enjeu et le levier stratégique d'action. Une maîtrise publique du foncier et aussi une capacité de réserve foncière pour mener à bien les projets stratégiques (construction de logements accessibles aux catégories modestes et intermédiaires, grands projets d'aménagement) : pour cela, un établissement public foncier s'est mis en place à l'échelle du réseau métropolitain inter-régional.

En construisant une dynamique métropolitaine endogène, en coopération avec d'autres agglomérations de rang régional, le dynamisme de l'agglomération tourangelle rejaillit finalement sur l'ensemble de la Touraine.

Scénario 3 : La Mégalopole étalée

Du fait d'une énergie propre et pas chère, la Touraine a progressivement été absorbée par l'aire francilienne, où elle occupe une sorte de base logistique avancée. L'économie tourangelle n'a pas subi de crise brutale comme les anciens bassins miniers lorrains, mais elle a continué à glisser sur la pente douce d'une dépendance de plus en plus marquée aux activités économiques franciliennes.

Justement, de nombreux ménages franciliens viennent s'y installer, renchérissant les coûts immobiliers et reléguant de facto nombreux ménages déjà présents dans les territoires péri-urbains. Ce mouvement d'étalement est favorisé par la facilité à se déplacer. Les paysages deviennent mités, les villes et villages de Touraine ressemblent de plus en plus à des banlieues dorts de Tours et Paris.

La Touraine perd peu à peu son identité particulière...

Energie bon marché, développement logistique et « banlieurisation »

Les progrès technologiques nous ont épargné une crise énergétique à l'échelle planétaire. L'énergie ne constitue plus un frein au développement, ni une motivation pour changer nos comportements.

L'aire francilienne englobe aujourd'hui la quasi-totalité du bassin parisien, et suit comme axes d'étalement privilégiés les grandes infrastructures routières, grosso modo jusqu'à Rouen, Amiens, Reims, Le Mans et Tours. Parmi ces grands axes, l'autoroute A10 assure de plus en plus des fonctions de desserte urbaine. Les phénomènes de métropolisation observés depuis l'après-guerre se sont poursuivis, voire accélérés en ce qui concerne la région parisienne.



10 Vue de La Défense en 2015-2020

L'A10 bis a été réalisée pour faire face à la saturation chronique de l'A10, tant l'Ile-de-France s'est étalée en direction de Tours. D'ailleurs, la saturation de la région parisienne a provoqué un desserrement régulier des emplois franciliens vers d'autres territoires, comme la Touraine. L'Indre-et-Loire présente l'avantage d'être bien desservi et offre un foncier bien plus attractif qu'en Ile-de-France. Elle constitue une base avancée qui fait l'interface avec la façade atlantique et la métropole nantaise. De grands groupes industriels étrangers voient en la Touraine un site logistique particulièrement bien fourni.

C'est d'ailleurs ce qui pourrait expliquer cette stratégie attrape-tout des territoires, faisant valoir à qui le veut et sans réelle coordination, qu'ils ont des zones d'activités très bien aménagées et pouvant accueillir tout type d'entreprise.

Tours est ainsi devenue une plate-forme logistique nationale, du fait de ses connexions entre étoiles ferroviaire et routière : des millions de tonnes de marchandises transitent pas la Touraine, transportées par camions et par trains, sans toutefois que cela génère beaucoup d'emplois localement du fait de l'automatisation très poussée de la manutention des conteneurs.

L'aéroport (civil) a été fermé en 2025, n'ayant de loin pas la taille critique pour survivre face au gigantesque hub parisien d'Orly-Roissy, facilement joignable par TGV.

L'offre universitaire du département s'est recentrée sur un seul site à Tours et se limite au

service minimum : licence et quelques masters. Le plus gros de l'offre se trouve en effet sur Paris.

Une tension foncière et immobilière en résulte

Les ménages, en particulier franciliens, s'installent en masse dans l'agglomération de Tours, qui bénéficie sans conteste d'une prime d'attractivité liée au TGV, la mettant à $\frac{3}{4}$ d'heure de Paris avec les derniers modèles roulants ultra-rapides. Cet afflux de population rajoute un peu plus de tension sur le marché immobilier départemental. Les ménages « locaux » doivent s'éloigner de plus en plus en périphérie des pôles pour réaliser le rêve de devenir propriétaire d'une maison avec terrain.

La Touraine perd son identité

Ce regain d'attractivité profite dans un premier temps quasi-exclusivement à l'agglomération tourangelle, qui voit le nombre de navetteurs quotidiens décupler entre 20 ans : on est passé de 4000 navetteurs à 40000 navetteurs par jour. Tours est devenue une banlieue résidentielle de Paris et l'agglomération tourangelle est devenue l'un des ateliers du bassin parisien, comme la Chine peut être l'atelier du monde. Sans spécialisation particulière (excepté peut-être dans l'industrie automobile), la Touraine attire une main d'œuvre peu qualifiée. En l'espace de vingt années, elle perd de nombreux savoir-faire qui étaient il y a encore quelques années à la pointe de la technologie, notamment dans l'industrie chimique et pharmaceutique et dans les secteurs de l'intelligence artificielle et de l'énergie, mais aussi dans les métiers traditionnels du bâtiment. Bref, elle perd son identité.

Des terres de plus en plus rapidement artificialisées et un étalement urbain exponentiel

Peu à peu, le développement résidentiel de l'agglomération tourangelle s'est poursuivi en s'étalant sans structuration ni polarisation, allant jusqu'à absorber des pôles comme Langeais, Loches (la RD 943 est entièrement à 2x2 voies) et Amboise (jusqu'à Blois, elle-même

rejointe par l'agglomération orléanaise), dans une conurbation continue le long des voies routières et autoroutières, d'échangeurs en échangeurs sur un rayon d'environ 30 km autour de Tours. Le Pays du Chinonais, quelque peu coupé de l'agglomération par la forêt, est attiré de proche en proche par Saumur et Angers (dans l'aire d'attraction de Nantes) et se retrouve également couvert de pavillons, au grand désespoir du Parc Naturel Régional qui ne s'attache plus qu'à tenter de préserver les vals et quelques espaces naturels sanctuarisés, la perte du label UNESCO « Patrimoine mondial de l'humanité » étant plus que probable lors de l'évaluation de 2031 (l'avertissement de l'UNESCO en 2025 n'a pas provoqué de sursaut local).

Quelques limites toutefois à cette consommation d'espace rampante : les contraintes en matière de prévention des risques d'inondation brident l'urbanisation des fonds de vallée (on a l'intelligence de déplacer autant que faire ce peut de gros blocs d'activité et les logements les plus vulnérables). Conséquence néfaste cependant : les plateaux sont assaillis...

Un établissement public foncier régional s'est créé en 2017...

...mais il a concentré son intervention sur le Val de Loire et sur les grandes agglomérations régionales, dans une tentative d'accompagnement de la métropolisation francilienne et de maîtrise des espaces situés en zones fortement inondables : le reste du territoire n'étant pas sous maîtrise, l'initiative privée prime en matière foncière.

L'eau devient un luxe

Les contraintes sur la ressource en eau poussent également l'agglomération à réguler son développement résidentiel et économique, au risque de tomber dans une situation critique de pénurie. D'où le report d'urbanisation que l'on observe dans les années 2020/2030. Mais les coûts d'AEP deviennent extrêmement élevés pour ce qui concerne l'urbanisation des plateaux, et les taxes sur l'eau deviennent très

lourdes pour les ménages et les entreprises : l'accès à l'eau devient un luxe.



11 Le mitage des paysages devient une réalité omniprésente

Des franges toujours trop loin

Un mitage généralisé se développe : on construit n'importe comment n'importe où, sacrifiant au passage de grands espaces autrefois agricoles ou naturels, du moment que l'on peut rejoindre son emploi en une heure maximum (limite généralement tolérée par les navetteurs). Avec un coût de l'essence peu élevé, les automobilistes passent une bonne partie de leur temps dans les embouteillages-monstres qui saturant très fréquemment l'accès aux zones d'emploi, le ring tourangeau et les autoroutes au droit de l'agglomération (hors A10 bis qui accueille plutôt le trafic de transit). De ce fait, personne ne va jusqu'à habiter les franges nord et sud trop éloignées, laissées ainsi à l'abandon, sauf pour quelques sites industriels en quête d'espace très bon marché et satisfaits de la desserte à très haut-débit qui irrigue désormais la moindre parcelle du territoire.

Du fait de l'espace que nécessitent les centres logistiques, les activités industrielles et tertiaires associées (plusieurs milliers d'hectares par an combiné avec d'autres phénomènes d'artificialisation), ces activités sont principalement localisées en périphérie d'agglomération. L'habitat est de ce fait complètement déconnecté des lieux d'emploi. Si les ménages aisés ont le choix de la localisation de leur logement : dans les centres-villes « boboïsés », dans des lotissements ultra-sécurisés ou encore à la campagne dans des endroits préservés, les ménages les plus

modestes n'ont d'autre choix que de s'installer en milieu périurbain, dans des villes ou des villages-dortoirs sans âme : la ségrégation socio-spatiale s'est aggravée. Les pouvoirs publics ne cherchent pas à répondre à l'inadaptation chronique du parc de logements aux besoins de la population, laissant faire l'initiative privée.

L'étoile ferroviaire profite à certains

La décennie 2020/2030 voit se mettre en place un réseau ferroviaire en étoile depuis l'agglomération tourangelles, basé sur la technologie du tram-train qui a fait ses preuves dans de nombreuses autres territoires : des lignes cadencées desservent les zones périurbaines jusqu'en troisième couronne, et ce sont ainsi des dizaines de milliers de navetteurs tourangeaux qui se croisent chaque jour sur leurs parcours entre lieux d'habitat et lieux d'emploi. D'immenses parkings-relais ont été créés sur d'anciens champs un peu partout le long des lignes, de même que des relais de covoiturage, qu'utilisent certains navetteurs habitant les lotissements de troisième couronne.

Ainsi, l'étalement le long des voies routières se combine à celui engendré par rayonnement autour des gares : un schéma départemental de cohérence territoriale a bien été élaboré conjointement par l'agglomération et les pays ruraux en 2019 pour accueillir harmonieusement habitat et emploi sur l'ensemble du département, mais sans moyens coercitifs, l'initiative privée a largement pris le dessus en matière de développement territorial.

Agriculture intensive et PGM

L'arrêt des aides agricoles européennes ne contribue pas, bien au contraire, à préserver les terres agricoles : beaucoup d'agriculteurs, vieillissants, sont plus qu'enclins à vendre leurs terres aux promoteurs et constructeurs qu'à essayer de tirer quelques revenus de leurs cultures ou de leurs élevages. Les exploitations en activité se concentrent et l'agriculture s'industrialise pour nourrir la planète aux PGM (plantes génétiquement modifiées).

Le tourisme s'abandonne aux fonds de pension étrangers

Parallèlement à la banalisation des paysages et à la perte d'identité du territoire, l'offre touristique a peu évolué face aux attentes des « consommateurs », et l'activité touristique est donc devenue marginale dans le département : on se contente d'accueillir sur les principaux sites (châteaux, rachetés par des fonds de pension étrangers) des cars de touristes. Il n'y a guère que quelques retraités franciliens notamment, que le mitage de l'espace ne dérange pas, qui viennent profiter de leurs résidences secondaires reconverties en résidences principales. (cependant dans des proportions très modestes par rapport au Berry voisin notamment).

Culture et services : individualisme et isolement

L'offre culturelle est concentrée sur l'agglomération principale (faute de pôles de taille critique ailleurs), et bon nombre de familles, qui n'ont pas envie de se retrouver dans les embouteillages une fois de plus, se contentent de se divertir via internet. De ce fait, peu à peu, le lien social se distend.

De même, l'offre de services à la personne se développe mais essentiellement selon des systèmes-serveurs à distance, technique adaptée à la dispersion des ménages sur le territoire. Cela est particulièrement vrai pour le secteur médical, entièrement privatisé à l'exception du centre hospitalier qui s'est concentré à Tours. Certains services (garde d'enfants) font cruellement défaut.

Scénario 4: Après la pluie, le beau temps

La grande crue de 2020 a provoqué une profonde prise de conscience collective sur la vulnérabilité la Touraine face aux risques d'inondations. Plus globalement, tous les acteurs locaux – institutions, entreprises et habitants – placent dès lors comme enjeu majeur d'action collective la refondation d'un modèle de développement où l'homme vivrait plus en harmonie avec son environnement.

Un plan d'urgence national est donc décrété pour reconstruire Tours et ses environs, qui devient alors la capitale de la nouvelle région Val de Loire issue de la réforme des collectivités territoriales. Tous les indicateurs sont au vert pour la métropole tourangelle; rayonnement économique et scientifique tiré par une nouvelle économie verte, formations de pointe, population qui rajeunit, vivacité culturelle, qualité de vie pour les habitants, etc.

La Touraine en 2030 est donc progressivement façonnée par un phénomène de métropolisation centripète, appuyée par des pôles secondaires dynamiques mais des territoires ruraux délaissés. Point très inquiétant: la surchauffe inquiétante de l'offre de logement

Le traumatisme de la crue

Tours, 20 Mai 2020, 6h30 du matin, avenue de Grammont: le niveau de l'eau a dépassé les 50 cm, niveau de référence de la crue historique de 1856 et plus de 4,5m au jardin des Prébendes.

Les conséquences pour l'agglomération et le Val de Loire sont catastrophiques. Des milliers de logements sont sinistrés, les nappes phréatiques sont polluées (hydrocarbures). Les digues n'ont pas résisté à la force du premier front de la crue, et les déversoirs mal entretenus n'ont pas pu jouer leur rôle. La population, choquée et catastrophée, réclame des explications sur les constructions dans des zones pourtant classées inondables et sur



l'inefficacité du plan de prévention. L'heure est à la prise de conscience collective : une fois de plus, la Touraine est meurtrie.

Tours, capitale régionale

Tours, 20 Mai 2030 : anniversaire de la crue de 2020 dans la nouvelle capitale régionale sur l'avenue de Grammont.

Face à cette prise de conscience au lendemain de la crue, une décision nationale a été prise : Tours est désignée comme capitale d'une nouvelle région Val de Loire englobant Orléans, Chartres, Le Mans, Angers et Blois. Sauver Tours et redorer le Val de Loire, tels étaient les deux objectifs de ce choix politique. Dans les faits, cela s'est traduit par une succession de mesures fortes :

- mise en œuvre d'un nouveau plan de prévention des inondations unanimement accepté (acteurs locaux, organismes immobiliers...) ;
- mise en œuvre d'un nouveau schéma de préservation des ressources en eau (forages maîtrisés, rénovation du réseau, diversification des approvisionnements) ;
- mise en place d'une coopération administrative étendue et simplifiée notamment grâce à l'extension du rôle des EPCI (avec élargissement des périmètres au bassin de vie, soit 10 en

Touraine, et élections au suffrage universel direct) ;

- mise en place d'une politique foncière régionale ;
- la préservation des paysages et du patrimoine devient la priorité numéro un de l'ensemble des acteurs locaux et régionaux, allant jusqu'à la « sanctuarisation » de certains espaces.

Une région rayonnante

Ce nouveau Val de Loire est ainsi (re)devenu en moins de 20 ans « le jardin de la France » et Tours est le porte-drapeau d'une région rayonnante. Les touristes toujours plus nombreux bénéficient d'une offre en matière d'hébergement revue et adaptée



12 Des zones inondables sont rendues à la nature et à l'agriculture

Un paysage économique diversifié, dynamique, attractif et innovant

Du point de vue du tissu économique, le tourisme n'est pas le seul pilier. Sous l'impulsion d'une agglomération dynamique et très active, la région Val de Loire est devenue un acteur réputé de la recherche et du développement durable. La logistique et ses camions ont été bannis, pour laisser la place aux nouveaux acteurs d'un monde soucieux de son écologie. Les chefs d'entreprise récemment implantés évoquent d'ailleurs une « sensibilité au développement durable et à la préservation ». Cet « état d'esprit » omniprésent, dû en partie à la crue mais également à la montée en puissance de la

sensibilité au développement durable, est une des origines de l'installation des nombreux centres de recherche et de développement de groupes internationaux (notamment dans la pharmacie et produits médicaux). Tout comme le nombre grandissant de PME innovantes, les industries vertes (énergies nouvelles) participent au paysage de ce bassin, « vitrine européenne de la croissance verte ». Et l'agriculture n'est pas en reste avec des orientations très franches vers une production d'éco-matériaux/carburants sur les terrains inondables devenus « réserves » de cette agriculture verte. Les objectifs du Grenelle (grandes rencontres quinquennales du développement durable depuis la fin des années 2000) sont une priorité et la correcte application de la taxe carbone participe à un effort européen pour contenir la hausse du coût de l'énergie.

L'atout du pôle universitaire

L'un des pôles créateurs de ces débouchés est bien sûr celui de la formation et de la recherche. Il aura fallu mettre toute la carte universitaire à plat dans cette nouvelle région Val de Loire mais le résultat est là : le nouveau « méga-pôle » universitaire de Tours (et ses antennes d'Angers, Blois, Orléans, Chartres et le Mans) mérite ces éloges. Axée sur le développement durable, les énergies nouvelles, l'écologie et la croissance verte, ses masters et doctorats attirent des jeunes de l'Europe entière. La coopération est d'ailleurs très forte avec les universités de Paris et de Nantes. Une formation de qualité et des débouchés « haut de gamme », il n'en fallait pas plus pour faire sourire les statistiques démographiques : la population rajeunit.



13 Le cyclotron n'a jamais autant tourné...

Une offre de logements en surchauffe

Mais ce dynamisme démographique et la surprotection du territoire ne font pas bon ménage, l'offre de logements est en surchauffe :

- la rénovation urbaine (suite à la crue) a fait grimper les prix ;
- la relocalisation des logements qui étaient en zone inondable, doublée de celle des activités les plus sensibles au risque inondation, se heurte aux pressions foncières agricoles sur les plateaux, les arbitrages sont délicats.

Entre coupures urbaines, muséification et paupérisation, la ville se transforme

Autre phénomène induit par la crue : Tours et son agglomération changent de visage : alors qu'on évite de reconstruire dans le champ d'expansion de crue de la Loire, des espaces sont rendus à la nature et à l'agriculture. De ce fait, une coupure nouvelle apparaît entre la ville Nord, où la plupart des services régionaux de la nouvelle capitale ont été implantés, et la ville Sud. De même pour d'autres pôles soumis au risque inondation (Chinon, Loches, Amboise, ...), des glissements de centralité en zones moins vulnérables s'opèrent, entraînant la « muséification » de certains quartiers historiques attrayants, mais également la paupérisation préoccupante d'îlots à la valeur urbanistique et architecturale moindre.

Densification de rigueur

Partout ailleurs, on assiste à une densification de l'habitat et au développement d'une offre de logements plus petits, plus fonctionnels et moins consommateurs de foncier. Cette tendance est favorisée par les acteurs locaux qui tentent de réduire les pressions foncières.

Une politique de transports et d'infrastructures en phase avec le développement de la capitale

Avec une métropolisation en étoile autour de la capitale (Tours) équilibrée par des pôles secondaires dynamiques, la région Val de Loire

a su s'adapter à sa nouvelle identité. Une capitale jeune, des bassins de vie en périphérie animés par un tissu de PME innovantes et des cadres heureux de fuir l'urbanisation, et l'ensemble correctement desservi par un réseau de transports en commun « pôle à pôle » complété par des centrales de mobilité (covoiturage) qui rencontrent un franc succès. L'aéroport est toujours actif et ajoute « un petit plus » tant il est accessible grâce au périphérique complet qui évite le centre de Tours. L'A10 n'a pas été doublée mais l'autoroute ferroviaire connectée à Orléans et Angoulême soulage le trafic de marchandises.

Pas de retombées pour les territoires les plus ruraux, inégalité d'accès aux services

Dans le Val de Loire aujourd'hui, ce sont les territoires ruraux éloignés qui souffrent le plus. Certes les médecins de campagne ont été réimplantés pour faire face à la centralisation des services hospitaliers avec « le super CHRU » de Tours, mais l'offre de service n'est pas suffisante. On assiste à une véritable polarisation autour des pôles secondaires et de Tours (notamment pour les services culturels).



14 C'est la surchauffe immobilière...

Scénario 5 : Touraine @OC

La Touraine subit de plein fouet la crise énergétique brutale de 2020, et c'est tout son modèle de développement qui est remis en cause, avec des conséquences socio-spatiales importantes. En s'unissant localement, les forces locales arrivent cependant à faire émerger un nouveau modèle de développement basé sur des atouts spécifiques locaux. Ainsi, la crise a peut-être été un sursaut salutaire pour la Touraine, mettant un coup d'arrêt à un développement exclusif de l'agglomération aux dépens des autres parties du territoire, niant leur identité en les transformant en dortoirs, pour passer à une répartition plus équilibrée du développement entre les différents pôles.

Le choc énergétique de 2020 prend tout le monde de court

Le monde se relève à peine du choc énergétique extrêmement violent qu'il a subi dans les années 2020... En effet, une relative confiance régnait dans les sociétés occidentales dans la capacité à trouver rapidement des alternatives écologiques aux énergies fossiles. Ce pari technologique dissuadait les pouvoirs publics et les populations à s'astreindre à une réelle mutation de leurs comportements, de leurs modes de vie, vers des usages plus sobres en carbone : toute contrainte était perçue comme allant à contre-courant de la pensée dominante du moment fondée sur la liberté individuelle avant tout !

Or, les progrès technologiques tant attendus ont été plus longs que prévu à apporter une amélioration notable à la situation énergétique du monde. Le développement était toujours aussi tributaire des hydrocarbures.

La course aux hydrocarbures a, comme au XXe siècle, mené à une grande instabilité du monde. Les cours du pétrole et du gaz sont devenus très volatiles, avant de définitivement s'envoler, en raison des tensions géopolitiques

entre les pays détenteurs d'hydrocarbures et les grandes puissances mondiales.

Les budgets des ménages se sont retrouvés durablement grevés, pour financer le surcoût énergétique du chauffage, des transports, de l'inflation du coût des biens de consommation, de l'alimentation, etc.

Chacun pour soi

De plus, la population s'est retrouvée assez seule face à la crise, tant la réponse publique paraissait désordonnée : chaque territoire ou institution a agi de manière isolée et égoïste, c'est le chacun pour soi. Il va sans dire, que les deux sœurs ennemies – Tours et Orléans – ne se parlaient guère plus et se tiraient dans les pattes. L'aimant parisien s'est lui aussi recroquevillé sur lui-même, tant au niveau des coopérations métropolitaines, que de ses habitants, moins enclins à se déplacer.

Face à cette situation très grave, les pouvoirs publics ont été globalement impuissants pour résoudre la crise énergétique à court terme (on ne peut décréter un miracle technologique). Les tensions sociales étaient palpables et le climat quasi insurrectionnel. En réponse, l'Etat s'est concentré sur sa mission régalienne de sécurité des personnes et des biens.

Le développement tourangeau, basé sur l'accessibilité routière, stoppé net

La Touraine était plutôt confiante en son développement avant le grand choc énergétique. Le département détenait en effet de nombreux emplois industriels dans la pharmacie, le caoutchouc, les polymères, les micro-composants, les cosmétiques, la médication, etc., assurant une base économique « solide ». L'économie résidentielle se développait elle-aussi, avec l'arrivée de jeunes retraités de l'Île-de-France, venus profiter d'une qualité de vie appréciable à tout juste 1h de Paris. Le Tourisme se portait bien, même s'il continuait de vivre sur ses acquis sans véritablement se renouveler à la hauteur des nouvelles attentes touristiques.

Ce développement économique et résidentiel s'expliquait essentiellement par la proximité de

la Touraine à plusieurs grands bassins de consommation (route, fer, air). Cet atout en terme d'accessibilité a nourri le modèle de développement tourangeau des années 2010/2020, associant qualité de vie et accessibilité.

Les pouvoirs publics ont également sécurisé l'approvisionnement en eau potable, avec une évolution vers une consommation raisonnée et un accroissement des ressources avec de nouveaux captages d'eau interconnectés.

Mais tout c'est enrayé sous l'effet de la crise énergétique...

Le modèle de développement basé sur les flux de personnes et de marchandises a brutalement été mis à mal. L'extrême sensibilité du modèle de développement tourangeau aux facteurs externes se révélait au grand jour.

Les grands groupes industriels ont prioritairement sauvegardé leurs investissements dans leurs pays d'origine, ainsi que dans les pays émergents, où à la fois le marché semblait plus porteur et où le coût du travail continuait d'être au plus bas comparé aux standards occidentaux.

La Touraine dont le tissu industriel était très dépendant de capitaux étrangers, est alors très touchée par les fermetures d'usines, les délocalisations, les plans sociaux. La logistique, principalement routière, a souffert d'une chute vertigineuse des échanges commerciaux et d'une hyper-inflation du prix du carburant. Inutile de préciser que le projet d'A10 bis n'a pas dépassé le stade de l'esquisse.

La fréquentation touristique s'est logiquement effondrée dans ce contexte de crise économique majeure. Les résidences secondaires, si nombreuses, devenaient tout d'un coup vides 11 mois sur 12.

L'économie résidentielle se portait également mal. Le portefeuille des ménages étant très touché par la hausse des coûts énergétiques, le revenu disponible à la consommation diminuait d'autant... ainsi que les dépenses de

consommation courante, de loisirs et d'équipement.

Des conséquences dramatiques pour les ménages

Les ménages s'étant éloignés de Tours, pour devenir propriétaires d'une maison avec jardin, ont vu leur choix remis en cause d'un point de vue financier. L'augmentation du poste budgétaire lié aux déplacements venait largement annihiler les économies faites à l'achat du terrain. Les ménages n'avaient dès lors le choix qu'entre rester vivre à la campagne avec un budget extrêmement contraint sans pouvoir se permettre le moindre écart, ou revendre à perte leur logement pour se rapprocher des pôles d'emploi... si tant est qu'ils conservaient un emploi. Des cohortes de sans-emploi sont ainsi venues grossir les rangs des mal logés, en ville comme à la campagne.

Unir les forces locales pour s'en sortir

Quelques années passent où les pouvoirs publics mal préparés n'arrivent pas à faire face à une crise d'une telle ampleur. Néanmoins, peu à peu, par de nouveaux réseaux de solidarité qui se sont mis en place pour apporter des bribes de réponse à la crise, les acteurs locaux – associations, collectivités locales, services de l'Etat, monde économique – sont parvenus à organiser ce que l'on a appelé les « états généraux de Touraine », les premiers ayant eu lieu en 2024. Ayant tiré les leçons de la crise, les acteurs locaux ont conclu qu'ils devaient s'unir pour porter un nouveau modèle de croissance, basé sur un développement endogène valorisant les ressources et les forces locales. Les axes retenus s'appuyaient sur le bien-vivre, les énergies renouvelables, une agriculture raisonnée et de proximité, et les savoir-faire industriels et artisanaux historiques locaux (par exemple, génie des matériaux et des énergies, mais aussi sylviculture et transformation du bois, arts graphiques, etc.)

L'emploi local, plutôt résidentiel, s'est ainsi rééquilibré vers des activités de production : agriculture de proximité, filières d'éco-ressources (bois-énergie, éco-matériaux,

chanvre). Mais l'essentiel de l'emploi continue de provenir des services, avec une lente mais sûre convalescence du secteur touristique.

Le secteur du bâtiment tire son épingle du jeu, en investissant fortement les techniques d'éco-construction, à la fois sur les nouveaux projets, mais surtout sur l'immense chantier de mise aux normes du bâti existant.

En effet, plus que de comprendre l'intérêt écologique des économies d'énergie, les ménages sont passés à l'acte pour faire des économies tout court : isolation du bâti, production locale d'énergie (photovoltaïque, bois-énergie), récupération des eaux, etc. Les durées d'amortissement des équipements ont largement diminué.

La question du logement

Sous l'angle de l'aménagement du territoire, la double crise énergétique et économique a fragilisé les territoires. Le noyau urbain de Tours, même en se densifiant dans certains quartiers, n'a pu répondre à lui seul à l'immensité des besoins en logement, provoqués par les mécanismes classiques (vieillesse, desserrement des ménages) et par la relocalisation forcée des ménages habitant en périphérie. Les catégories les plus aisées de la population (CSP+ et une partie des seniors) privilégient le cœur d'agglomération, bénéficiant de fonctions métropolitaines, certes très relatives, mais convenables en ces temps de post-crise, (par exemple, l'offre culturelle est suffisante), ce qui a pour effet d'accentuer les difficultés d'accès au logement.

Un fonctionnement du territoire qui évolue vers un maillage et plus de proximité

Il est planifié lors des Etats généraux, que Chinon, Amboise, Loches et quelques petites villes, qui profitent d'une desserte ferroviaire permettant d'assurer une mobilité à coût abordable, accueilleront en priorité les ménages à loger. Les trois pôles secondaires du département, après avoir souffert, redeviennent attractifs, pour les classes moyennes notamment, à la recherche d'un compromis entre un habitat sobre énergétiquement, des services de proximité et

l'évitement des zones urbaines hyper-denses. Dans les villes mais aussi dans les bourgs, on (re)-construit de l'habitat groupé, permettant de répondre aux besoins des ménages (des logements plus petits mais bien pensés, bien isolés, avec des espaces de « respiration » individuels et de rencontre collectifs), à proximité des services et des commerces. Des terrains de bonne valeur agronomique, mais autrefois artificialisés en périphérie des villes, sont reconvertis en jardins potagers familiaux et associatifs, où les citadins aiment à se retrouver. Les paysages en entrée de ville et le long des voies changent ainsi radicalement.

Les trois pôles secondaires ont aujourd'hui (en 2030 !) commencé à renforcer la polarisation de leurs espaces périphériques, en particulier grâce à la mise en place d'un système de transport collectif vers les bourgs, complété par du transport à la demande pour les espaces ruraux où la population est la plus dispersée. Avec la crise, les écoliers, les actifs mais aussi les jeunes retraités hésitent aussi moins à prendre leur vélo pour faire quelques kilomètres, dans un réseau de plus en plus dense de pistes cyclables aménagées et sécurisées.

Ainsi, peu à peu, la vie à la campagne ne demeure pas synonyme d'exclusion : on peut vivre, travailler, se divertir, dans un espace de proximité, sans se sentir nécessairement isolé. L'accès généralisé à internet a aussi changé la donne : on ne peut plus vraiment vivre en autarcie...

Un nouveau regard sur les territoires les plus ruraux

Les franges les plus rurales du département ont durement subi le choc énergétique : de nombreuses activités économiques se sont retirées et beaucoup de projets de lotissements et d'aménagements sont restés dans les cartons. En un sens, ce n'est pas un mal, et les communes touchées ont fini par accepter que la croissance démographique ne soit pas une fin en soi. Au contraire, ces territoires, aidés par leurs voisins, ont affirmé leur caractère rural, et c'est sous le label « Jardins de Touraine » que ces territoires attirent, autour

d'activités liées aux loisirs de proximité et au tourisme vert, qui permettent de soutenir des savoir-faire locaux (vannerie, horticulture, champignonnières, vinothérapie, etc.). Grâce à des aides publiques ciblées, les zones d'activité en friches et même les lotissements résidentiels désertés sont réhabilités ou reconvertis en autant de projets tournés vers ce nouveau créneau de développement mesuré.

L'agglomération n'est plus le seul moteur du développement local

Ainsi, ce recentrage vers un développement plus ancré sur l'identité du territoire, est à la fois un choix volontaire et subi.

Ce choix de se positionner comme un territoire de terroirs et d'histoire à l'environnement préservé, pousse vers une organisation multipolaire de la Touraine autour d'une grande agglomération urbaine et de quelques pôles de taille moyenne offrant les services du quotidien et rayonnant sur leur arrière-pays.

Tours, même si elle-aussi, repart sur une dynamique locale positive, a quand même perdu des plumes dans la bataille. L'Université, notamment, s'est recentrée sur une sorte de service minimum de l'enseignement supérieur, allant jusqu'au niveau licence, l'essentiel des fonctions de recherche étant transféré ailleurs (à Paris).

Autres points à noter : du fait d'un développement local mieux maîtrisé et des pratiques plus économes, la consommation en eau est revenue à un niveau compatible avec la ressource.

Concernant les risques inondations et compte-tenu de la nécessité de densifier les villes dans un contexte d'énergie chère, de nouvelles constructions ont dû être autorisées en exploitant au mieux les marges des plans de prévention, mais de gros efforts ont été collectivement produits pour diminuer la vulnérabilité des habitants et des activités.

La transition paraît bien longue, mais les débuts de redressement de la Touraine constituent des signes encourageants, peut-être une promesse

d'avenir pour un nouveau modèle territorial tourangeau.

Directeur de recherche :
FEILDEL Benoît

CASENAVE Anaïs
Projet de Fin d'Etudes
DA5
2011-2012

La dynamique de l'ancrage territorial dans les espaces périurbains. Prise en compte d'un phénomène sensible pour la mise en durabilité des espaces périurbains :

Les ancrages territorialisés : supports ou freins à la mise en durabilité des espaces périurbains ?

Résumé :

Les espaces périurbains représentent pour de nombreux ménages l'accession à la propriété et au pavillon individuel avec jardin. Mais, vivre dans ces espaces implique souvent un accroissement des mobilités et l'adoption d'un mode de vie centré autour de la voiture. Parvenir à des espaces périurbains durables requiert donc de prendre en compte les comportements de ces ménages aux ancrages multiples car ces ancrages peuvent à la fois constituer des supports et des freins à la réalisation de l'objectif de durabilité. Au-delà du couple ancrages-mobilités, c'est le couple ancrages-représentations qui est ici étudié. En effet, représentations et ancrages s'autoalimentent et se justifient l'un l'autre : être ancré dans un espace car on en a une représentation favorable ou bien en étant ancré dans un espace, construire une représentation permettant de justifier cette localisation... Comprendre la construction des ancrages pourrait alors permettre, non pas de lutter contre, mais bien de les faire converger vers les objectifs d'une mise en durabilité des espaces périurbains en relevant les marges de manœuvre disponibles pour l'aménagement du territoire.

Mots clés: espaces périurbains, ancrage territorial, appartenance, attachement, mobilité, durabilité, représentations individuelles et sociales, pratiques spatiales, logement et localisation résidentielle, lien social, Tours, Indre-et-Loire, Centre, 37.