

FRUGAL, UNE RECHERCHE SUR LES FORMES RURALES DE L'URBAIN GÉNÉRALISÉ

COMMENT LES ESPACES DE BASSES DENSITES, QU'ILS PARTICIPENT HISTORIQUEMENT DU RURAL OU, AUJOURD'HUI DU PERIURBAIN SELON LES CATEGORIES DE L'INSEE, PEUVENT-ILS CONTRIBUER, A LEUR MANIERE, AU DEVELOPPEMENT DE TERRITOIRES GLOBALEMENT PLUS DURABLES?

La présente proposition de recherche postule que, à côté et en complément des figures compactes, denses et diversifiées de l'urbain aggloméré, existent les «figures rurales d'un urbain généralisé», dont les caractéristiques spatiales et les pratiques de mobilité restent encore très mal connues. La problématique se pose ainsi de la manière suivante : de quelle manière peut-on faire participer les espaces de basses densités au projet de la «ville durable» sans pour autant nier leurs spécificités morphologiques. Plus précisément, comment l'approche simultanée des modes diffus d'occupation du sol et des modes de déplacement, notamment alternatifs au « tout automobile », peut permettre d'esquisser des pistes d'une mobilité durable dans les territoires de basses densités.

UNE APPROCHE « EN POSITIF » DES ESPACES DE BASSES DENSITES

En premier lieu il s'agit de dépasser l'approche « en négatif » de ces espaces de basses densités, « en creux par rapport à l'urbain » comme l'exprimait en 2003 le groupe de travail portant sur la « Structuration de l'espace rural : une approche par les bassins de vie » (INSEE, SCEES l'IFEN, et la DATAR, 2003). C'est dans cette même perspective que deux recherches menées par des membres de notre équipe dans le cadre du PUCA et du PREDIT sur un échantillon de territoire situé entre pôles urbains ont permis de faire émerger certains enseignements qui confortent la pertinence de cette approche: isotropie relative du semis de grains et faibles distances les séparant, distribution dense des services au sein de ce semis dans des rapports, souvent potentiels, de proximité qui représente un potentiel d'accessibilité par les modes de déplacement alternatifs au tout automobile ; mais, en contrepoint, absence de prise en compte de ces mobilités alternatives dans l'aménagement des parcours internes aux grains et de grain à grain et dissociation des approches du maillage viaire et des trames verte et bleue.

Partant de ces premiers acquis méthodologiques, nous proposons d'élargir le champ de cette démarche à

l'échelle du territoire de la France métropolitaine et d'explorer les caractéristiques spécifiques de ces espaces peu denses sur quatre plans :

1. morphologique de la dispersion des agrégats bâtis (petite ville, bourgs villages, hameaux), de la configuration des réseaux de déplacement qui les desservent et du maillage des trames verte et bleue très spécifiques à ces territoires ;

2. sociodémographique de la distribution des populations, des emplois et des services au sein de ce semis d'agrégats bâtis et qui permet de déterminer le mode d'occupation de ces territoires et l'accessibilité potentielle aux différentes ressources ;

3. des pratiques de mobilité effectives qui seront reconstituées à partir de travaux statistiques et d'entretiens. Il s'agira notamment d'en faire ressortir les distances parcourues et la part des relations de proximité qui peuvent en résulter ;

4. enfin, des politiques locales d'aménagement de ces espaces peu denses aux différentes échelles de gouvernance et de planification (région, département, intercommunalités,..) et des dynamiques économiques propres à ces territoires.

A partir de là, organisations urbaine, géographique et sociale et pratiques de mobilité seront mis en regard de manière à faire émerger les systèmes territoriaux (distances et polarités) présents dans les basses densités et à déterminer leurs capacités à contribuer au développement de territoires globalement plus durables au plan des mobilités alternatives au « tout automobile ». Cette exploration s'appuiera sur l'analyse d'une quinzaine de « prélèvements » choisis dans les régions françaises (« carrés » de cinquante kilomètres de côté). Situés en France métropolitaine, ils couvriront la diversité des paysages et des héritages ruraux (pays bocager, d'openfield, pays méditerranéen, moyenne montagne).

LES TERMES DE L'EQUATION D'UNE MOBILITE DURABLE EN MILIEU RURAL

L'objectif de la présente recherche est de proposer une lecture renouvelée des potentialités de ces espaces peu denses, aujourd'hui considérés comme des « angles morts », perdus pour les territoires durables, et dont le réel dynamisme démographique actuel est même considéré comme dommageable du point de vue du développement durable. Ainsi, sur la base des résultats de la comparaison des systèmes territoriaux observés au sein de ces prélèvements régionaux, la recherche proposée a pour but de préciser les termes de l'équation d'une mobilité durable en milieu rural. Il s'agit de fournir des outils d'analyse et d'aide à la décision d'aménagement, construits à partir des variables territoriales apparues comme déterminantes dans les pratiques de mobilité (dispersion des

établissements humains, distribution des services, configuration des maillages viaires, TC et écologiques, ...). Ils devront permettre d'évaluer le réagencement potentiel de ces espaces de vie sur le régime de la durabilité.

PROJETS

LE PROJET, QUI A POUR BUT DE DETERMINER LES CONDITIONS D'ORGANISATION DE LA « DURABILITE » DANS LES SYSTEMES TERRITORIAUX DE BASSES DENSITES, REpond A UNE TRIPLE AMBITION: CONCEPTUELLE, COGNITIVE ET METHODOLOGIQUE.

L'ambition conceptuelle consiste à offrir une vision renouvelée de ces territoires de basses densités en inversant le regard porté sur eux et en proposant une formalisation spécifique des figures rurales de l'urbain généralisé. Tous les mots utilisés pour les désigner aujourd'hui (périurbain, rural, rurbain, ou autre) semblent aujourd'hui inadéquats pour souligner leurs caractéristiques propres et notre objectif est de passer d'une désignation « en creux » à une désignation « en positif ». Le terme de « périurbain » désigne des communes très diverses par leur taille, leur nombre d'emplois, leur distance à l'agglomération, leur desservabilité par les transports collectifs ou encore leur morphologie propre. De même, les évolutions successives des notions utilisées par l'INSEE pour catégoriser ces espaces depuis les zones de peuplement industriel et urbain (ZPIU) jusqu'aux aires urbaines, montrent les limites d'une catégorisation de ces espaces par la seule dépendance aux emplois situés dans les agglomérations. L'objectif de notre travail est de construire de nouveaux concepts pour catégoriser ces espaces, concepts construits à partir du croisement des analyses portant sur la dispersion morphologique, la distribution des populations, des emplois et des services et enfin sur les mobilités, dans le prolongement des recherches menées dans le cadre du PUCA et PREDIT. Ainsi, nous proposons de dépasser les approches aréolaires (telles que celles utilisées pour définir l'aire urbaine), réticulaires (comme les « corridors ferroviaires ») ou encore par la distance aux pôles.

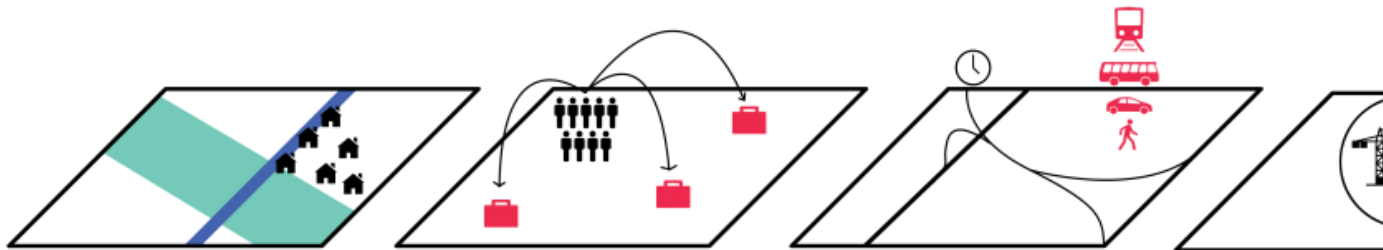
La deuxième ambition est de l'ordre de la production de connaissance concernant les espaces peu denses. Certes les études sont nombreuses, nous en avons mentionné quelques unes, mais nous souhaitons mener, par le choix d'un certain nombre de « prélèvements » territoriaux, une lecture à la fois complète et comparable de ces espaces. La construction des « figures rurales de l'urbain généralisé » est une étape indispensable pour offrir une vision argumentée et circonstanciée de la diversité de ces espaces du point de vue de leur durabilité potentielle. Elle sera réalisée à partir de la collection des « prélèvements régionaux » qui donneront une première représentation des territoires de basses densités aux différentes échelles évoquées : des agrégats bâtis aux systèmes territoriaux qu'ils participent à constituer. La troisième ambition d'ordre conceptuel et méthodologique vise à tester des modes d'appréhension de ces espaces, au croisement des approches menées par des disciplines différentes (architecture, géographie, aménagement, ingénierie des réseaux, sociologie, environnement) et à fournir un ensemble de concepts et d'outils aux praticiens de l'aménagement et aux gestionnaires des territoires. Cette ambition a conduit à l'association entre des laboratoires universitaires, une école d'architecture et une

agence d'architecture et d'urbanisme qui intervient auprès de porteurs de projets locaux. Elle répond aux besoins d'une recherche croisant l'approche par les formes urbanistiques et architecturales, l'approche par la géographie des ressources et l'approche par les mobilités. Par ailleurs, afin d'accompagner l'élaboration de propositions opérationnelles et d'évaluer leur pertinence un comité d'experts réunissant des acteurs et des praticiens de l'aménagement a été constitué. Il garantira en même temps une bonne diffusion des résultats de cette recherche.

LE PROJET DE RECHERCHE EN 7 TACHES

TACHES THEMATIQUES + 3 TACHES TRANSVERSALES

Les 4 tâches thématiques détaillées ci-dessous se répartissent en fonction des compétences spécifiques à chacune des structures de recherche et d'étude, mais associent également les autres partenaires sur des aspects complémentaires :



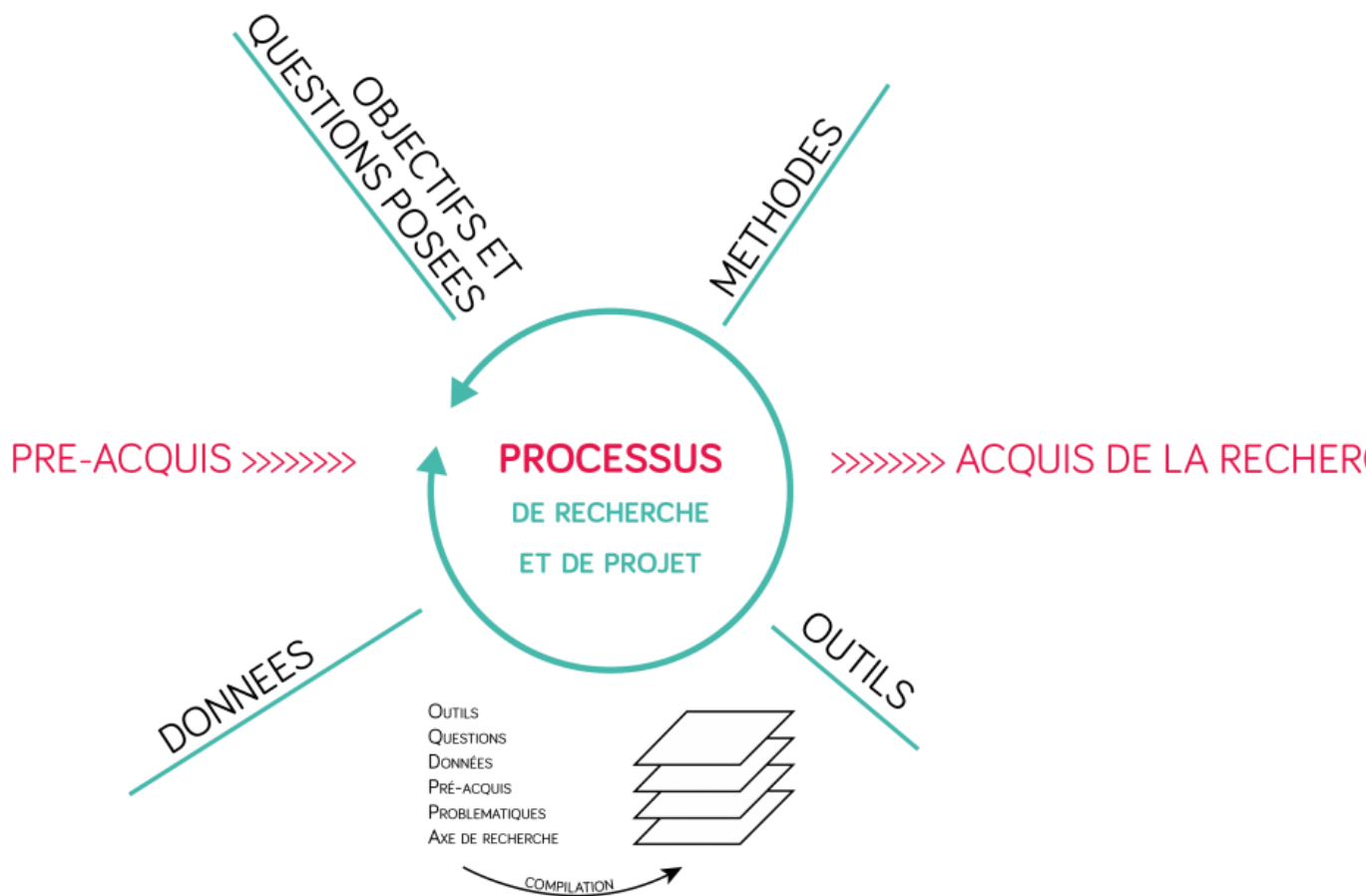
La tâche 1, «Dispersion morphologique du bâti et maillage des trames viaires et écologiques », est prise en charge par l'IPRAUS avec la contribution d'Eco-AE;

La tâche 2, «Distribution de la population et des emplois, organisation des services» est portée par Brès+Mariolle sur la base de la méthodologie testée dans le cadre des recherches PUCA et PREDIT, avec un apport du CRIA et de MRTE;

La tâche 3, « Pratiques de mobilité : longue distance et circuits courts» est sous la responsabilité du MRTE avec des contributions du CRIA et de PARIS;

La tâche 4, « Politiques d'aménagement et dynamique économique» est portée par le CRIA auquel est associé PARIS.

Les 3 tâches transversales seront portées de manière conjointe par les différents partenaires:

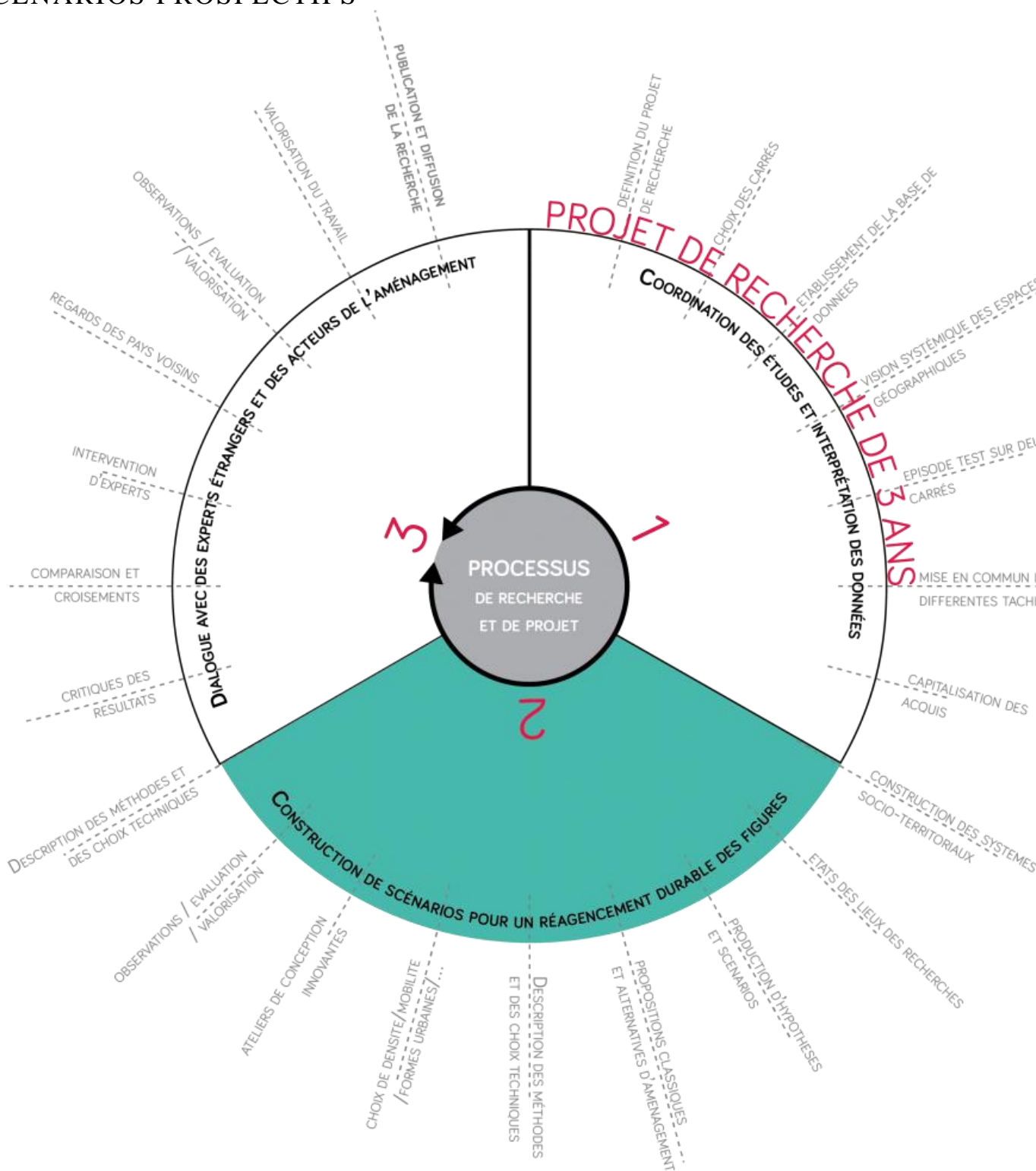


La tâche 5, « Coordination des études et interprétation des données », bénéficiera de l'apport conceptuel de Francis Beaucire (CRIA);

La tâche 6, « Construction de scénarios pour un réajustement durable des figures rurales de l'urbain généralisé » prendra appui sur l'expérience opérationnelle d'Antoine Brès (ABM);

La tâche 7, « Dialogue avec des experts étrangers et des acteurs de l'aménagement » bénéficiera des collaborations internationales de Xavier Desjardins (CRIA), de Corinne Jaquand et d'André Peny (IPRAUS).

PHASAGE : DES THEMATIQUES COORDONNEES AUX SCENARIOS PROSPECTIFS



La recherche sera menée en **trois phases** sur une durée totale de 30 mois. Dans le cadre de la Phase 1, l'équipe de recherche réalisera les tâches thématiques (tâches 1 à 4) qui seront introduites par un premier séminaire d'experts

portant notamment sur le choix des territoires à analyser (les « prélèvements régionaux ») et se concluront par un second séminaire de présentation des résultats de ces analyses et de débat autour de leur rapprochement.

La Phase 2, correspondant aux tâches 5 et 6, permettra d'établir un premier bilan prospectif des tâches thématiques avec l'objectif d'élaborer des scénarios de réagencement des figures rurales de l'urbain généralisé au bénéfice du développement globalement durable des territoires étudiées.

Enfin, la Phase 3, correspondant en partie à la tâche 7, conclura la recherche et permettra la diffusion de ses résultats.

Paysages des Franges Urbaines. Décrire, habiter, gouverner

En Europe, les projets urbains de ce début de siècle sont irrémédiablement marqués par les références au développement durable. Ils annoncent de nouvelles manières de considérer la ville et son devenir. S'il convient de se méfier de la rhétorique de la nouveauté et des processus de légitimation portés par les références au développement durable, ces projets urbains visent cependant à répondre à un ensemble d'enjeux que l'on ne peut négliger aujourd'hui, ne serait-ce que parce que le droit les intègre progressivement. Il s'agit d'abord de contenir la ville pour limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles. Il est également question de redonner place à la nature et à la biodiversité dans les espaces urbains, d'encourager de nouvelles relations entre la ville et son environnement, tout comme avec la campagne qui l'entoure, de (re)créer des espaces politiques où de nouvelles formes de projets urbains verraient le jour, d'offrir un cadre de vie agréable aux populations urbaines tout en contenant les risques liés à la densification urbaine ou à l'extension des villes, de (re)donner aux habitants droit de cité dans la fabrication de la ville et dans sa gestion. Ces projets urbains se déploient à différentes échelles et en différents lieux. Les desseins urbains et les villes qu'ils dessinent ont fait l'objet de nombreux travaux. Cependant, ces derniers se sont concentrés soit sur la ville dans sa totalité, appréhendée comme un système urbain total, soit sur les coeurs des agglomérations, la ville dense et ses différents lieux, soit encore sur le périurbain, cette auréole ni tout à fait rurale ni tout à fait urbaine. Les relations entre ces espaces de l'aire urbaine ne semblent être analysées que sous l'angle des relations fonctionnelles et des flux interterritoriaux.

L'objectif de ce colloque est d'interroger les espaces de franges urbaines européennes, que nous définissons comme des espaces de transition, nette ou graduée, où la ville laisse place à autre chose : la campagne, la forêt, la « nature », le terrain vague ou la friche en attente de projets... Situées en bordure des espaces urbanisés, ces interfaces ont des fonctions diverses : entrées ou sorties de ville, espaces de relégation ou balcons prisés sur la campagne environnante, zones préservées ou confins ignorés. Territoires de projet ou espaces hérités de processus non-intentionnels, les franges urbaines font l'objet de discours déqualifiants ou de projets requalifiants (et inversement). Parce qu'ils offrent des possibilités d'extensions urbaines et accueillent de nouveaux équipements urbains, ces territoires concentrent de forts enjeux d'aménagement et de gestion de l'environnement. Très mobiles dans l'espace là où la ville s'étend, les franges urbaines peuvent aussi fixer durablement le contact entre l'urbain et les campagnes qui l'entourent : aussi certains de ces espaces résistent et contiennent en effet la ville malgré des pressions urbaines toujours plus fortes.

Ces franges urbaines peuvent être appréhendées à différentes échelles, de l'agglomération au quartier, voire à l'échelle du projet d'aménagement. À l'interface entre ce qui est indubitablement de la ville et ce qui n'en est plus, elles offrent des physionomies particulières mêlant espaces bâtis et

espaces non-bâti, tous très variés. L'organisation spatiale de ces contacts – qui peuvent être francs ou progressifs, linéaires ou complexes, ouverts ou fermés... - peut suivre un plan d'ensemble mais aussi être l'héritage d'une succession d'aménagements sans ordre apparent. À l'image de nombreuses scènes de gouvernance urbaine, les acteurs de leur devenir sont multiples. Cependant, du fait de leur position d'interface, ces territoires, supports et objets de gouvernance, mêlent parfois des acteurs urbains et des acteurs ruraux. Du fait de leur position périphérique, ces scènes de gouvernances proposent d'autres compositions politiques loin des organisations centrales habituelles. Du fait de leur marginalité, les rapports aux normes peuvent être différents... Enfin, ces franges urbaines sont également des lieux habités et pratiqués de manières diverses. Marges de la ville, elles peuvent être autant des espaces de marginalité de populations pauvres qui en deviennent captives, que des territoires prisés par des populations aisées et mobiles. Les populations qui les habitent, les parcourent ou les pratiquent peuvent être définitivement tournées vers la ville ou au contraire orientées vers la campagne avoisinante. Mais ces populations peuvent également construire des territoires aux modes d'habiter originaux.

Axes de questionnaire :

Ce colloque est conçu avant tout comme un moment d'échange permettant de rassembler et de comparer différentes expériences de recherches et de gestion centrées sur cet objet original qui concentre de nombreux enjeux. Nous proposons différents axes d'analyse. Ceux-ci ne prétendent pas épuiser les interrogations qui peuvent être portées sur les franges urbaines. Ainsi, les propositions qui ne s'inscriraient pas dans un des 5 axes exposés ci-dessous seront considérées avec une égale attention.

Paysages et physionomies des franges urbaines. Cet axe propose de questionner les modalités de construction et de description des franges urbaines. Comment rendre compte de leur composition et de leur diversité ? Ces physionomies traduisent-elles différents modes d'habiter, pratiques ou projets déployés sur ces espaces ? Est-ce que les paysages structurent les projets d'aménagement de ces espaces de transition ou n'en sont-ils qu'une résultante non-intentionnelle ? Cet axe concerne donc les limites des formes urbaines : quelles méthodes de lecture et d'évaluation de ces paysages ? Quelles typologies peut-on construire ? Que révèlent ces typologies ?

Agricultures et ville. Les franges urbaines sont des lieux de relations proxémiques entre les différentes agricultures qui peuvent se déployer aux portes des agglomérations. Cependant, ces relations proxémiques ne préjugent en rien des interrelations fonctionnelles ou symboliques qui existent entre les mondes urbains et les agricultures. Au-delà des alibis et des rhétoriques actuelles, ces espaces sont l'occasion d'interroger les différents modes de relations réciproques entre les urbains et les agricultures qu'ils côtoient. Quelles sont les caractéristiques des agricultures qui sont valorisées ? Quelles sont celles qui le sont moins ou qui ne le sont pas du tout ? Quels sont les urbains qui entretiennent des relations fonctionnelles ou symboliques avec ces agricultures ? Quels effets d'opportunité – ou au contraire quelles contraintes – la proximité de la ville engendre-t-elle pour les activités agricoles ? Quelles sont les conséquences de ces relations sur les choix de consommation, sur les pratiques et sur les modes d'appropriation des espaces agricoles ? Ces évolutions modifient-elles les façons d'aménager les nouveaux quartiers qui se construisent sur et autour de ces espaces agricoles, et modifient-elles les paysages agricoles (mises en valeur, changements de pratiques agronomiques, voire changements spatiaux des systèmes agricoles) ?

Nature et biodiversité. Aujourd'hui, la place de la nature en ville est réaffirmée. Les franges urbaines apparaissent alors comme des espaces où la place de la nature peut être ménagée lors de constructions nouvelles ou aménagée lors de processus de requalification. Les franges urbaines sont aussi des lieux de contacts avec des espaces réputés naturels. Leur gestion est également envisagée en tant que support privilégié de production de services éco-systémiques aux abords des agglomérations. Elles sont aussi des espaces où peuvent être (a)ménagées des portes d'entrée de la biodiversité en ville, des continuités vers des trames vertes urbaines, des liens entre l'intérieur et l'extérieur... Comment ces aspects s'intègrent-ils dans les projets d'aménagement et de gestion de ces espaces ? Comment les pratiques habitantes qui se déploient dans les franges urbaines s'articulent-elles avec les enjeux de conservation de la biodiversité ou les modes de valorisation de la nature ? Quels sont les processus politiques qui président à l'articulation entre les constructions humaines et le vivant ?

Marges urbaines : marginalisation et mixité sociale. Des types de quartiers très divers, habités par des populations différentes, ont pris forme à la périphérie des villes (périphérie directe de l'agglomération principale ou des noyaux satellites). Ces espaces sont des lieux appréciés par des populations très diverses, des plus aisées à celles qui tentent d'y trouver un espace de liberté ou un espace de refuge dans les systèmes urbains actuels. Mais ces groupes sociaux ne s'y mélangent guère : le contraste entre lotissements populaires et ensembles pavillonnaires de grand standing se double parfois de contrastes générationnels, qui découlent des dates auxquelles les habitants se sont installés. Certaines franges urbaines ont fait, et font encore, l'objet de discours déqualifiants : ce serait dans ces marges que les équipements ou les populations indésirables seraient reléguées, loin des centres politiques. D'autres comptent parmi les quartiers les plus prisés. Quelles sont les modalités de valorisation / dévalorisation des franges urbaines ? Quels projets politiques sous-tendent ces processus ? Quels rôles jouent ces espaces dans la capacité d'adaptation et de résilience des systèmes urbains ou de recomposition radicale de ces systèmes ?

Des limites urbaines sous contraintes : risques ou espaces protégés. Les limites des espaces urbanisés sont, parfois, dessinées par des contraintes liées à différents risques : inondation, incendies, instabilité des terrains... ou à la localisation d'espaces protégés : réserves, sites classés, espaces boisés classés, PNR... Les limites de la ville viennent alors buter contre les limites de ces zones de protection de différentes natures, dont la présence bouleverse aussi le marché foncier et impose un cadre plus contraignant à l'élaboration des projets urbains. Cependant, plusieurs questions émergent. Ces limites figent-elles réellement les contours de la ville (limites physiques, symboliques, fonctionnelles...) ? Quelles sont les conséquences de ces zones à risque et de protection pour les paysages des franges urbaines et leurs modes de (de)valorisation ? Comment la ville compose-t-elle avec ces dangers et ces espaces mis en défens à ses franges ?