

# 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.

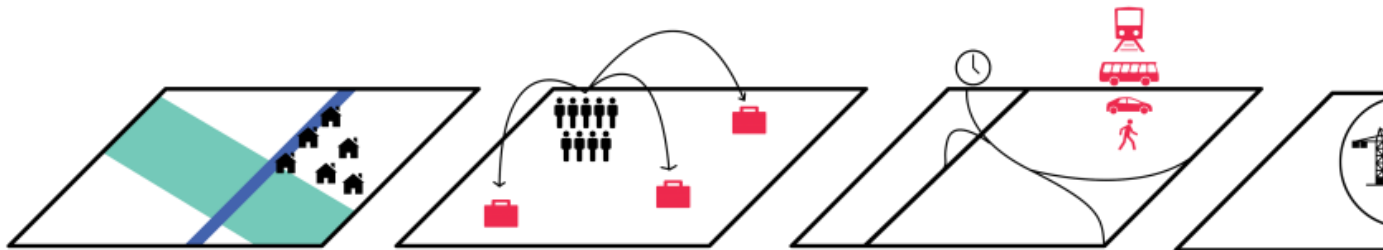
La deuxième ambition est de l'ordre de la production de connaissance concernant les espaces peu denses. Certes les études sont nombreuses, nous en avons mentionné quelques unes, mais nous souhaitons mener, par le choix d'un certain nombre de « prélèvements » territoriaux, une lecture à la fois complète 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 :



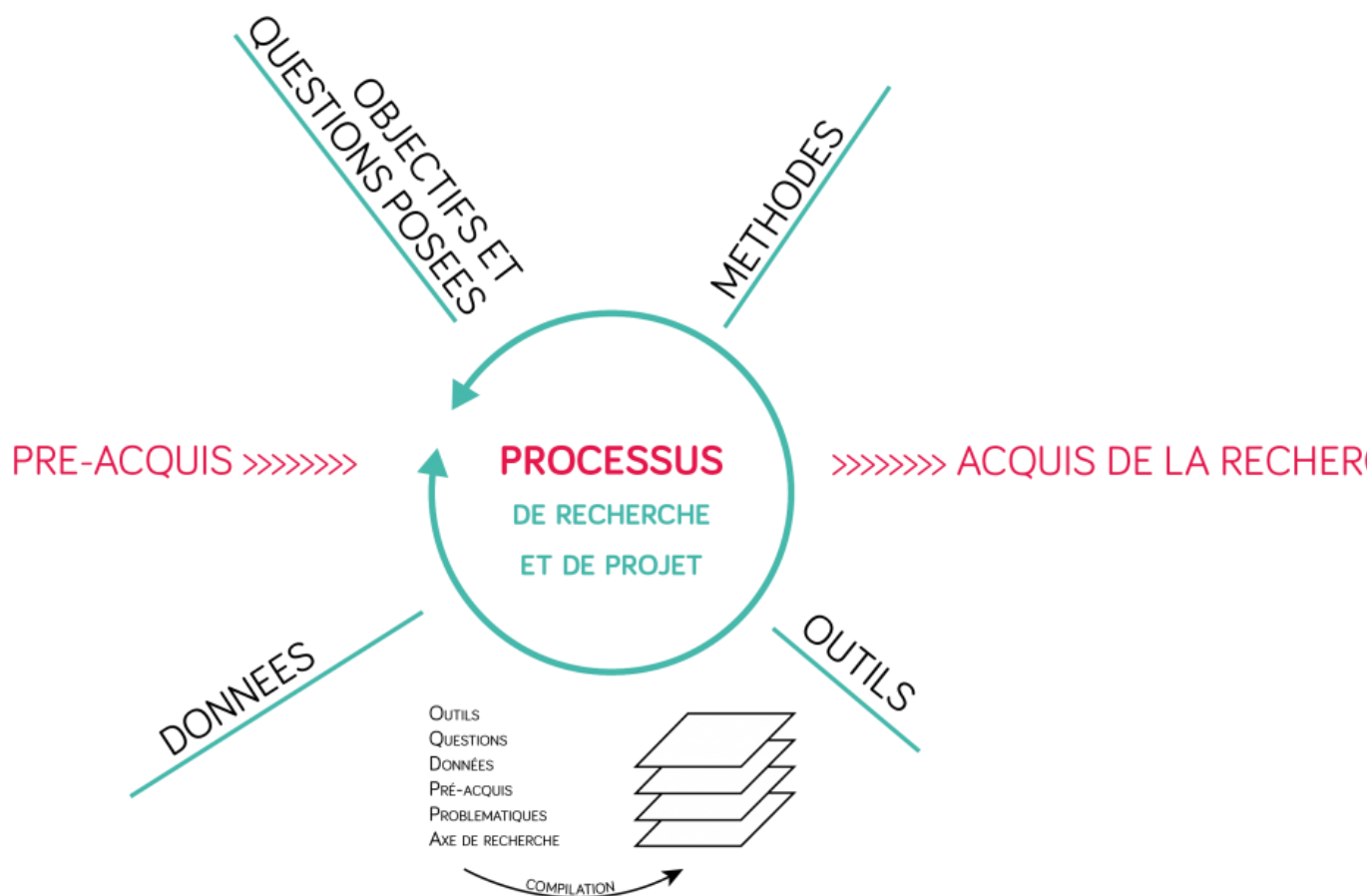
**La tâche 1**, «Dispersion morphologique du bâti et maillage des trames viaires et écologiques », est prise en charge par l'IPRAUS avec la contribution d'Eco-AE;

**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:

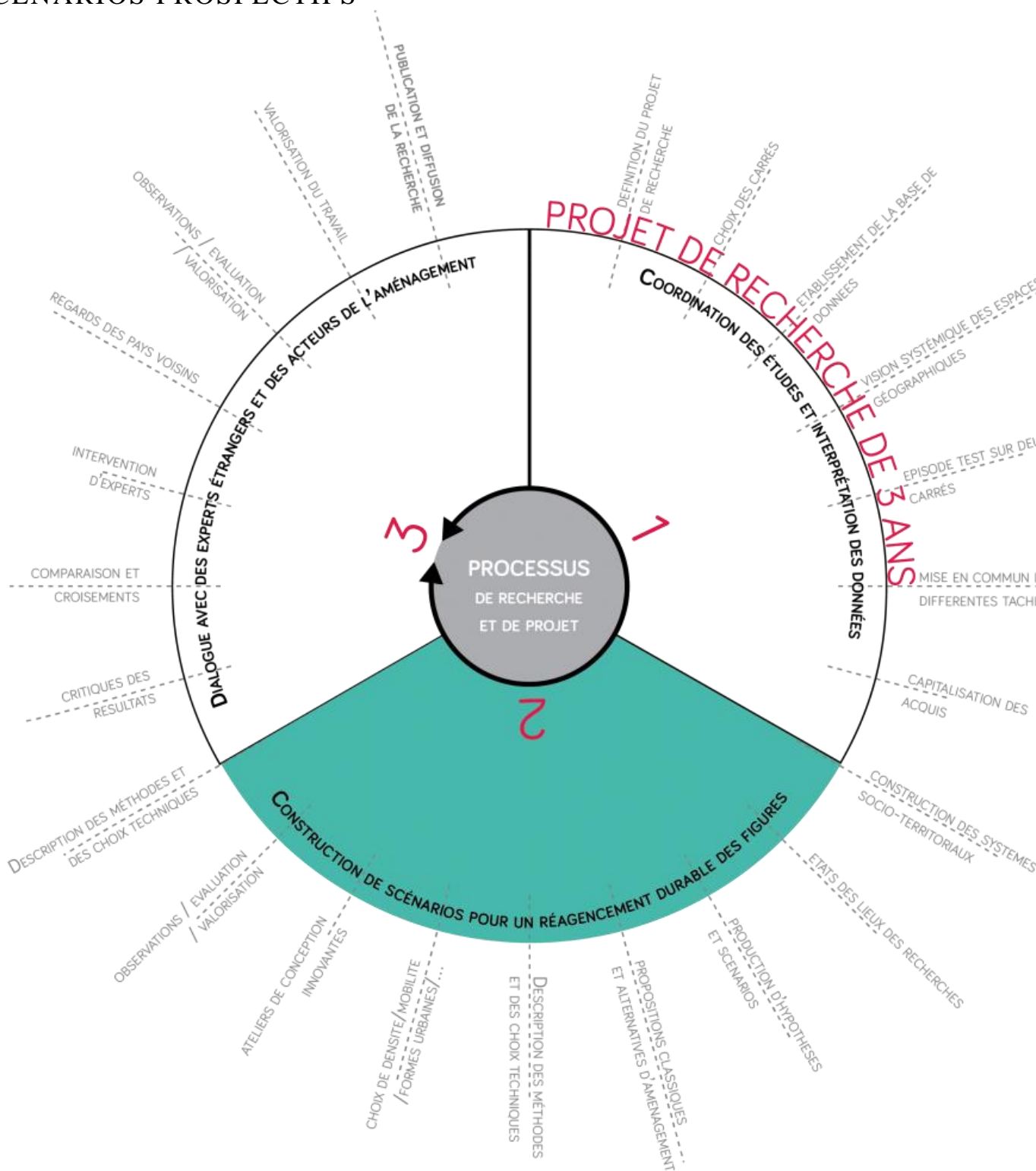


**La tâche 5**, « Coordination des études et interprétation des données », bénéficiera de l'apport conceptuel de Francis Beaucire (CRIA);

**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 étudiés.

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