



**HAL**  
open science

## L'étalement urbain

Jean-Philippe Antoni

► **To cite this version:**

Jean-Philippe Antoni. L'étalement urbain. Gabriel Wackermann. La France en villes, Ellipses, pp.164-176, 2010. hal-01075776

**HAL Id: hal-01075776**

**<https://hal.science/hal-01075776>**

Submitted on 20 Oct 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# L'étalement urbain

Jean-Philippe Antoni

Laboratoire ThéMA  
UMR 6049 CNRS - Université de Franche-Comté  
32 rue Mégevand F-25 000 Besançon  
jean-philippe.antoni@univ-fcomte.fr

---

## Référence

Antoni J.P., 2013, L'étalement urbain. In : Wackermann G., (Dir.), *La France en villes*, Ellipses, pp. 164-176.

---

“Sprawl is like the weather in  
that everyone talks about it but  
no one does anything about it ”.

---

Thompson, 1993

L'étalement urbain, c'est comme la météo, tout le monde en parle mais personne ne semble pouvoir y faire quoi que ce soit. Le processus d'étalement des villes est en effet identifié depuis plusieurs années comme un phénomène néfaste pour les agglomérations françaises : aucune administration, aucun urbaniste ni aucun géographe ne s'en fait l'avocat. Mais inexorablement, les villes continuent de s'étaler. Il faut donc se rendre à l'évidence : savoir que les villes s'étalent, et le dénoncer, ne permet pas de lutter contre l'étalement urbain. Malgré une planification engagée et des procédures réglementaires rigoureuses qui visent souvent à limiter l'automobile, à favoriser la mixité urbaine, à maintenir des commerces de proximité, à respecter les espaces naturels et à privilégier les espaces publics et les équipements<sup>1</sup>, les instances en charge des décisions locales continuent d'approuver des opérations qui contribuent à l'étalement urbain.

On peut voir trois raisons à cela. Premièrement, l'étalement urbain est difficile à appréhender parce qu'il est mal défini : l'expression est généralement absente des dictionnaires<sup>2</sup> ;

---

1. C'est notamment l'objectif de la loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain) de 2000. Elle répond directement à l'étalement urbain et à ses conséquences, en prenant la mesure des enjeux des villes d'aujourd'hui : lutter contre la périurbanisation et le gaspillage de l'espace en favorisant le renouvellement urbain, inciter (voire contraindre) à la mixité urbaine et sociale, et mettre en œuvre une politique de déplacements au service du développement durable.

2. On ne la trouve par exemple ni dans celui de R. Brunet, R. Ferras et H. Théry (*Les mots de la géographie*, GIP-Reclus, La documentation française, 1992), ni dans celui de J. Lévy et M. Lussault (*Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 2003).

ainsi, si la simple formule « étalement urbain » suffit souvent à le qualifier intuitivement, le phénomène est nettement plus délicat à appréhender concrètement. Deuxièmement, l'étalement urbain est un processus insidieux, dont la lenteur apparente masque la rapidité réelle ; il ne se voit pas instantanément : à court terme, seuls apparaissent les grues qui se détachent de l'horizon et les chantiers qui parsèment les campagnes environnantes ; à long terme, on réalise cependant qu'à travers ces ajouts successifs et insignifiants en eux-mêmes, c'est toute la ville qui s'étend. Troisièmement, l'étalement urbain est un phénomène transversal et mal cerné, pour lequel chaque secteur apporte un angle d'observation différent : un bureau des transports et des déplacements identifie un lien entre la progression du bâti et le réseau de routes ; les études foncières montrent que les prix des terrains agricoles augmentent en même temps que l'urbanisation progresse ; un observatoire de l'habitat indique que la densité et la typo-morphologie des constructions s'uniformisent dans les périphéries des villes, etc.

L'ensemble de ces observations permet souvent de caractériser l'étalement urbain en partie ; mais individuellement, elles ne suffisent pas à le faire. Il est effectivement très difficile de mettre en commun l'ensemble de ces constats pour les généraliser et formaliser la manière avec laquelle ils s'entremêlent, c'est-à-dire comprendre comment « fonctionne » cet étalement, dont tout le monde parle. Mais ce n'est pas une gageure pour autant. Dans une première partie, nous verrons que l'étalement urbain correspond à une contradiction chorotaxique, qui met mal à l'aise avec la définition classique de la ville et invite à un changement de vocable. Dans une deuxième partie, nous verrons que ces changements configurent une nouvelle forme et de nouveaux espaces urbains, au sein desquels se succèdent des possibles inédits pour les habitants, qui modifient les rapports classiques du centre et de la périphérie. Dans la troisième partie, nous verrons que ces changements ne sont pas sans conséquences : ils impactent à la fois la coalescence et la cohérence urbaines, en perturbant les écosystèmes et en modifiant les rapports sociaux, deux enjeux importants de l'urbanisme, de l'aménagement et de la politique de la ville actuels. C'est cet ensemble, participant de la définition de l'étalement urbain, qui permet *in fine* de le concevoir comme un questionnement géopolitique avant tout.

## 1 L'étalement urbain : une contradiction spatiale

J. de la Fontaine oppose le rat de ville, civil mais craintif de son voisinage urbain, au rat des champs, rustre mais paisible dans le calme de son environnement rural. Dans l'imaginaire contemporain comme dans la réalité historique, le monde urbain s'oppose en effet radicalement au monde rural. Ville et campagne se définissent comme deux contraires : la première n'existe que par opposition à la seconde, et inversement. J.B. Charrier décrit ainsi les relations complexes qui existent entre ces deux « mondes » en insistant sur le fait que « dès l'origine des villes, il y a apparition d'un dualisme ». Pour R. Brunet<sup>3</sup>, la ville apparaît également comme une « agglomération [...] qui, à l'origine, se distinguait de la campagne agricole »<sup>4</sup>. Cette dichotomie, encore très ancrée dans les réflexes communs, ne résiste toutefois plus à l'analyse géographique ni à l'évolution de villes qui, en devenant des agglomérations, des aires urbaines ou des métropoles, ont conduit à son obsolescence.

---

3. Brunet R., Ferras R., Théry H., *Les mots de la géographie*, GIP-Reclus, La Documentation française, 1992.

4. Charrier J.B., *Villes et campagnes*, Masson, Coll. Géographie, 1988.

## 1.1 La mort de la ville<sup>5</sup>

La littérature géographique insiste en effet sur l'idée que cette ancienne dichotomie entre villes et campagnes s'estompe pour laisser place à une nouvelle forme d'occupation de l'espace français, dont les témoins sont divers et nombreux. D'abord, c'est le paysage qui s'est modifié : les villages de la ruralité pittoresque sont aujourd'hui masqués par un nouveau front, celui des maisons individuelles récentes, à l'architecture standardisée et aux couleurs criardes. Ensuite, ce sont les cartes topographiques, comme les photographies aériennes ou les images satellites, qui montrent que partout, le long des routes ou dans les champs, l'urbanisation progresse. Enfin, c'est la législation et l'administration des territoires qui se sont adaptées à ces changements, en proposant de nouveaux sigles, auxquels il est de plus en plus difficile d'échapper tant les réalités qu'ils recouvrent sont devenues prégnantes : le maire n'a plus tout son rôle de « chef du village » ; les Etablissements publics de coopérations intercommunales (EPCI) se substituent à l'exercice de son pouvoir, et décident parfois à sa place. À l'origine de ces changements, c'est souvent le même phénomène que l'on montre du doigt, mais que l'on désigne sous des noms différents en fonction du monde duquel on vient, de la discipline dans laquelle on se reconnaît : le terme de « périurbanisation » est le plus ancien, « exurbanisation » le plus technique ; l'expression « urbanisation inutile » est la plus militante, celle d'« étalement urbain » est probablement la plus connue<sup>6</sup>.

Ces changements indiquent également que, désormais, « la civilisation urbaine s'impose à tout le territoire »<sup>7</sup>, ce qui signifie que nous assistons à un étalement urbain généralisé, et que, par conséquent, le monde urbain et le monde rural n'ont plus de raison ni d'être ni de s'opposer, puisqu'ils se trouvent noyés et entremêlés dans un « tout » aux formes nouvelles. H. Reymond (1998) rappelle en effet que « le processus que nous appelons toujours ville n'existe réellement dans l'univers nord-occidental que jusqu'au 19<sup>e</sup> siècle. C'est un terme que nous employons actuellement par habitude »<sup>8</sup>. Il faut donc faire face à une nouvelle contradiction, celle de vouloir qualifier, étudier, gérer et aménager la ville, tout en reconnaissant qu'elle n'existe plus. Pour M. Lussault (2007), cette contradiction mène d'ailleurs à une situation « schizophrénique » : d'une part nous restons tributaires d'une certaine imagerie de la ville classique ceinturée par ses murailles, qui continue d'ordonner notre imaginaire et nos réflexes, alors que d'autre part, une nouvelle forme urbaine est apparue, avec une esthétique propre et plus complexe, que nous avons encore du mal à qualifier, et pour laquelle il n'existe pas de vocable unanime et sans équivoque : « nous vivons aujourd'hui à l'heure de l'urbain et le mot ville ne paraît même plus coller à la chose qu'il désigne ».

---

5. Associé à celui de la partie suivante, ce titre reprend volontairement l'expression d'un article fondateur de F. Choay, « La mort de la ville ou le règne de l'urbain », paru en 1997 (*La ville, art et architecture en Europe*, Ed. du Centre Pompidou) et repris dans son recueil *Anthropologie de l'espace* (Seuil, Coll. « La couleur des idées », 2007). Dans un entretien avec T. Paquot, paru en 1999 dans la revue *Urbanisme* (n°309), elle précise à ce sujet : « Ce que j'entends pointer avec force par cette affirmation – dont on n'a pas assez pris conscience – d'une certaine manière locale de vivre ensemble, qui fut le propre de ces entités dotées d'une identité et qu'on appelait les villes ».

6. On pourrait ajouter de nombreux termes à la liste. Apparus depuis les années 1980, ils qualifient tous à peu près la même chose, dans une confusion théorique assez générale : nouvelles banlieues, suburbanisation, rurbanisation, exurbanisation, éclatement urbain, dédensification, déconcentration urbaine, métapolis, métropolisation ou conurbanisation, ville émergente, éclatée, défaite, éparse, ou encore hyperurbanité, villes franchisées, *Zwischenstadt*, etc.

7. C'est du moins ainsi que s'ouvre l'atlas des aires urbaines publié en 1999 par la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU).

8. Et on mesure la force de cette habitude en lisant le titre de l'ouvrage dont est extraite la citation, *L'espace géographique des villes*.

Dans ce contexte incertain, une « ville » peut néanmoins toujours se définir *a minima* comme une « agglomération importante de constructions [. . .], dont le fonctionnement organique révèle un milieu géographique et social particulier, basé sur des économies d'agglomération permettant l'émergence de fonctions spécifiques et rares » (Antoni, 2009). Pour mieux comprendre ce que sont les villes, il peut être utile de se demander pourquoi elles existent, c'est-à-dire pourquoi elles ont été bâties. On trouve sans peine une multitude de réponses à cette question<sup>9</sup>. Chacune illustre l'histoire particulière d'une civilisation et d'un lieu : certaines villes défendent une position politique (les capitales), d'autres accueillent un pouvoir religieux (les métropoles), d'autres encore sont les relais de l'excellence industrielle et économique (les technopoles), etc. Au delà de ces fonctions précises, la question peut se poser selon un angle plus géographique, afin de savoir dans quelle mesure l'agglomération, et la densité qui lui est généralement associée, apparaissent comme un « moyen », construit par les sociétés humaines pour atteindre des finalités très différentes : quelle est finalement l'originalité commune à ces agglomérations, qui les différencie d'autres formes d'habitat ?

Sur le plan de sa forme, la ville est traditionnellement considérée comme un volume dense, qui minimise les distances entre les hommes et les activités qu'elle agglomère. Elle apparaît dès lors comme espace plus ou moins circonscrit au sein duquel les proximités peuvent être organisées. D'un certain point de vue, l'urbanisme et l'architecture ont pour objet de proposer des solutions efficaces pour cette organisation, et donc de mettre en œuvre un aménagement spatial « proximal », condition *sine qua non* de la mise en place d'interactions fonctionnelles et sociales fortes. L'aménagement et l'urbanisme permettent ainsi de structurer la vie et les activités urbaines dans un rayon de voisinage local et cohérent, qui répond à l'idée de L. Mumford (la ville est une « machine à interagir »)<sup>10</sup> ou à celle de « co-présence », présentée par exemple par M. Lussault (2007).

D'un point de vue plus économique, ce sont les économies d'agglomérations découlant de cette organisation des proximités qui caractérisent la ville, et qui apparaissent au fondement de l'utilité et de la solidarité sociale ou communautaire du développement urbain. En minimisant les distances entre les hommes et les objets nécessaires à leurs activités, la ville permet en effet de dégager un certain nombre de bénéfices très pragmatiques (en termes de coûts et de temps de transport par exemple), qui peuvent être investis dans des domaines qui ne poursuivent plus le simple objectif de permettre la survie de l'homme sur Terre, mais qui font émerger des fonctions nouvelles, et proprement urbaines : une dimension culturelle spécifique, une forme artistique plus avancée, un artisanat à temps complet, une organisation militaire développée, etc. La ville se distingue dès lors d'un simple regroupement d'habitations par le développement de structures et de fonctions qui révèlent une nouvelle hiérarchie sociale, et qui produisent leurs propres élites, capables de l'administrer et de la diriger (la scolastique par exemple, comme la mendicité, n'apparaissent qu'en ville). L'émergence de cet échelon d'un niveau « supérieur » caractérise la différence entre la ville et le village : il ne s'agit pas uniquement d'une différence de taille, mais surtout d'une multiplication des fonctions, qui témoigne d'un véritable changement de nature.

La ville peut donc se définir à la fois par la forme de l'espace géographique qu'elle occupe, et par les fonctions et les rapports sociaux qu'elle crée. En paraphrasant M. Sorre<sup>11</sup>, elle apparaît effectivement comme un objet simultanément spatial et social : spatialement,

---

9. On pourra lire à ce sujet l'énumération de G. Chabot et J. Beaujeu-Garnier (*Traité de géographie urbaine*, A. Colin, 1964), au chapitre « Comment naissent les villes ? », qui n'a cessé d'être réédité depuis.

10. Mumford L., *La cité à travers l'histoire*, Seuil, 1964.

11. Sorre M., *Les fondements de la géographie humaine*. III, L'habitat, A. Colin, 1952.

elle est maintenue par une force de « coalescence » ; socialement, elle est maintenue par une certaine forme de « cohérence ». La coalescence guide et organise l'espace urbain dans un champ de proximité réduit, de manière à ce que toutes ses parties, qui apparaissent complémentaires les unes des autres, communiquent entre elles et bénéficient effectivement les unes des autres, dans un cadre trophique et économique déterminé. La cohérence s'y ajoute comme une force sociale ou communautaire, qui « maintient les hommes quand la volonté consciente qui les a rassemblés a disparu », et apparaît comme une nécessité cohésive pour la continuation de la coalescence physique.

## 1.2 Le règne de l'urbain

La volonté d'organiser les proximités de manière coalescente nous place cependant face à un paradoxe majeur, illustré par le cercle vicieux que M. Halbwachs<sup>12</sup> relève en notant qu'à Paris, durant le 19<sup>e</sup> siècle, les résidents sont venus se coller sur les rives des « fleuves urbains » en voie de constitution pendant que cet afflux poussait lui-même à l'élargissement des voies de communication et à l'intensification des débits. Il montre ainsi la contradiction qui existe entre les notions d'agglomération et de proximité, les deux jouant un jeu contradictoire : la proximité et les économies d'agglomération poussent à se regrouper au plus proche, alors qu'au fur et à mesure qu'ils s'agrandissent, les espaces urbains obligent à s'éloigner toujours plus du centre. La volonté de co-présence, et son succès, posent immédiatement le problème de l'arrangement spatial qui doit lui correspondre.

H. Reymond estime en effet que l'ensemble des espaces arrangés par l'homme, notamment les villes, et le fait de les arranger (ce qu'il appelle l' « acte géographique »), résultent d'une contradiction d'ordre chorotaxique<sup>13</sup>. Car d'une part nous sommes face à une obligation concrète, celle de l'espacement : s'il est nécessaire de construire ensemble, il est impossible de tout construire au même endroit, ce qui nous place devant « une contradiction permanente qu'il faut bien résoudre de manière permanente. On constate aisément que la solution paraît simple puisque si deux constructions ne peuvent occuper le même lieu, il suffit de les espacer. Cela semble évident à la différence qu'il ne suffit pas, mais qu'il faut obligatoirement les espacer ; il ne s'agit pas d'une fatalité sans conséquence mais d'une nécessité à laquelle il convient d'autant plus de réfléchir qu'on ne pourra jamais procéder autrement ». Mais d'autre part, pour respecter cette obligation d'espacement, nous sommes aussi face à une liberté : la disposition. Pour pallier la nécessité de disposer les choses à une distance toujours plus grande les unes des autres, il est possible de les arranger de telle façon que l'on puisse se déplacer aisément vers elles, selon un nouveau type de proximité, qui prend la forme de mouvements, dont nous sommes aujourd'hui de plus en plus dépendants<sup>14</sup>. Ces mobilités s'appuient sur un certain nombre de « prothèses »<sup>15</sup> techniques (les moyens de transport) dont l'efficacité va croissante, et qui permettent de maintenir à un même niveau de proximité temporelle des objets dont l'éloignement spatial augmente, de manière à ce que les économies d'agglomération qu'elles rendent possibles restent identiques.

---

12. Halbwachs M., *La population et les tracés de voies à Paris depuis un siècle*, Presses universitaires de France, 1928.

13. Isnard H., Racine J.B., Reymond H., *Problématiques de la géographie*, Presses Universitaires de France, Coll. Le Géographe, 1981.

14. Cf. à ce sujet le titre de l'ouvrage de G. Dupuy, *La dépendance automobile* (Economica, Coll. Villes, 1999), qui explicite comment l'automobile est devenue une condition sine qua non du fonctionnement des systèmes urbains.

15. Le mot est employé par C. Marchetti (1991).

À partir de l'exemple de Berlin, C. Marchetti (1991) a en effet montré que la taille d'une ville semble déterminée par les moyens de déplacement dont disposent ses habitants, c'est-à-dire leurs possibilités techniques de mobilité. En mesurant la vitesse des systèmes de transport qui se sont succédés depuis le début du 19<sup>e</sup> siècle, il constate que la technique de déplacement conditionne le rayon des agglomérations : « Si l'on regarde par exemple, l'évolution historique de la ville de Berlin, on voit que ses dimensions sont définies par la distance couverte en une demi-heure par le moyen de transport le plus rapide ». Au fil des évolutions, du piéton jusqu'à l'automobile actuelle, le temps de la demi-heure a ainsi permis à la ville de s'étendre de 2 kilomètres (époque des piétons, vers 1815) à plus de 20 kilomètres (époque de l'automobile individuelle, actuelle). Cet exemple montre que plus qu'en distances kilométriques, c'est en distance-temps qu'il convient de mesurer l'étalement urbain, dans la limite d'une heure pour effectuer l'aller-retour du centre à la périphérie d'une agglomération.

Cette nouvelle disposition des espaces urbains, qui détone avec la ville nécessairement compacte qu'organisait *de facto* la coalescence proximale associée à l'idée de co-présence, implique que la relation entre le temps de déplacement et l'espace urbain parcouru n'est plus linéaire : on assiste à une déconvergence (ou une divergence) espace-temps (entre l'espace parcouru et le temps nécessaire pour le parcourir), fortement dépendante de l'accessibilité permise par les moyens de transports, qui privilégient obligatoirement certains espaces plus que d'autres. En conséquence, la croissance régulière des distances dans un laps de temps égal favorise l'étalement urbain, tout en maintenant un niveau de coalescence correct ; elle permet d'habiter toujours plus loin du centre, sans s'en éloigner temporellement, phénomène qui est aussi à l'origine de l'expansion de la ville du 19<sup>e</sup> siècle, appuyée sur le réseau de chemin de fer. Mais cet étalement ne peut se faire de manière isotrope : il est conditionné par la structure des réseaux les plus rapides, dont il ne peut se détacher. De nombreux exemples montrent que les temps d'accès isochrones dépendent directement du graphe des réseaux, sur lequel se calque la forme de la ville : les digitations urbanisées visibles dans la majorité des grandes villes qui se sont développées au 19<sup>e</sup> siècle sont directement liées à l'emplacement des lignes de chemin de fer permettant de relier le centre et ses périphéries, tout comme l'urbanisation par grappes « connectées » aux stations et aux gares.

Toutefois, si ce lien de cause à effet est classique, l'étalement urbain contemporain (postérieur aux années 1950) se fonde sur une nouveauté : la démocratisation, puis la dépendance, de l'automobile. En effet, à l'inverse des modes de transport précédents, associés à un investissement physique contrôlable (le chemin de fer), l'automobile roule partout (de l'autoroute au chemin de terre), ce qui lui permet de mobiliser un réseau physique nettement plus hétéroclite, plus dense et plus ancien. C'est la diversité et la souplesse de ce réseau qui a permis de substituer un véritable « nappage » de l'espace périurbain aux anciennes digitations : à l'heure actuelle, il ne s'agit plus d'épaissir les lignes déjà denses qui accueilleraient les infrastructures de transport majeures, mais de combler les vides interstitiels, partout où l'automobile permet de se déplacer. Ce changement, issu de la modernisation technique des moyens de déplacement, apporte ainsi la possibilité de « déplacer les lignes de déplacement », ce qui rend possible une sorte d'« amorphisme urbain », une ville sans forme, sans structure préétablie. Plus que la localisation, c'est aujourd'hui l'accessibilité qui détermine les choix résidentiels, d'implantation industrielle ou commerciale. On passe alors d'un « ancrage dans la fixité » à un « ancrage dans la fluidité » (Kauffmann, 2001). F. Choay estime d'ailleurs que l'ère actuelle est l'« ère du branchement », dans le sens où ce qui commande à la fois la localisation et l'architecture des lieux, c'est le fait

d'être « branché » aux réseaux, qui sont eux mêmes en expansion constante.

À niveau de proximité équivalent, l'organisation de l'espace peut donc se faire de manière contiguë ou non, l'essentiel étant que les différentes parties communiquent ou soient reliées de façon aisée. H. Reymond (1998) propose dès lors de parler de « coalescence réticulée » pour qualifier ce processus à l'origine de l'expansion et de l'étalement des villes. La réticulation technique constitue en effet l'une des clés pour comprendre la logique des espacements induits par le processus d'étalement urbain, et pour appréhender la manière avec laquelle la mobilité autorise un arrangement « distal » entre les lieux, dont elle apparaît comme la condition *sine qua non*. Les déplacements, et plus avant les politiques de transports, sont donc primordiaux dans les nouveaux arrangements urbains, dont résulte un étalement qui met en évidence de nouvelles formes et de nouveaux espaces.

## 2 L'étalement : une nouvelle forme urbaine

L'étude des mobilités et de l'étalement urbain ne peut se soustraire à l'étude de l'espace sur lequel ils interviennent. Car si la ville augmente son étendue, elle est contrainte d'empiéter sur ce qui est autour d'elle, le « périurbain », espace littéralement « autour de la ville ». Pour J. Beaujeu-Garnier (1997), l'espace périurbain apparaît en effet comme le « lieu de contact où s'interpénètrent et s'affrontent deux mondes : le rural et l'urbain ». Dans ce sens, il joue un rôle de frontière et occupe une place ambiguë entre la ville et la campagne. C'est justement cette ambiguïté qui empêche souvent de le caractériser de façon précise et de le délimiter<sup>16</sup> ; c'est elle également qui fait tout l'intérêt de cet espace intermédiaire, et qui explique son attractivité pour l'urbanisation. À mi-chemin entre la ville et la campagne, ni trop proche, ni trop éloigné, l'espace périurbain apparaît comme le compromis idéalisé de l'accessibilité aux aménités qu'offrent à la fois la ville et la campagne<sup>17</sup>. Mais, l'ambiguïté étant par définition à double sens, elle traduit également une confusion entre une ville et une campagne qui se « mélangent », pour créer un espace nouveau, différent des deux premiers. Il en résulte une nouvelle occupation du sol, comme un nouveau « contenant » pour la ville.

### 2.1 Le centre dépassé par la périphérie

Si la ville s'est déployée et transformée en une aire urbaine parfois très vaste, on ne peut pas considérer pour autant qu'à l'intérieur de ce nouveau volume, les choses soient temporairement excentrées ou périphériques : par l'intermédiaire de la réticulation, tout y reste rapidement et facilement accessible. La mobilité s'accompagne en fait d'une accessibilité qui, par l'intermédiaire des déplacements, conditionne le fonctionnement des espaces urbains. Toutefois, il ne suffit cependant pas que des déplacements soient possibles entre les différents lieux qui composent la ville ; ces lieux doivent de plus pouvoir être atteints dans de bonnes conditions (avec un temps, un coût et une consommation d'énergie faibles).

---

16. C'est également ce changement qui a influencé la réforme de l'intercommunalité de la loi Chevènement (1999) et le Zonage en aires urbaines (ZAU) comme nouvel indicateur statistique de l'INSEE pour définir les espaces urbains.

17. Cela étant, il faut introduire ici une idée supplémentaire, que rappelle, entre autres, R. Brunet : le périurbain doit s'entendre comme « tout ce qui est autour de la ville et en réalité en fait partie par les activités et les modes de vie des habitants ». Dans ce sens, le périurbain apparaît donc comme un espace proprement urbain dans la mesure où rien ne l'en distingue sur le plan du fonctionnement.



Sur le plan spatial, cette réticulation génère une nouvelle possibilité de répartition des hommes et des activités, que le modèle de Bussière, classique pour analyser l'étalement urbain, permet d'illustrer.

Elaboré dès le début des années 1970, le modèle de Bussière<sup>18</sup> s'inscrit dans la lignée des modèles de localisation de l'économie néo-classique<sup>19</sup>. En tentant de repérer les mutations du système de localisation en lien avec la croissance urbaine d'un certain nombre de villes (et plus particulièrement de Paris entre 1876 et 1968), il montre une image synthétique et diachronique de la répartition des populations dans l'espace. À partir de ces travaux, il est possible de proposer une généralisation, et de montrer que l'étalement urbain correspond en fait à une double progression : une croissance de la population urbaine et une croissance spatiale de la ville. Parallèlement, le modèle montre également que cette double croissance n'est pas une simple « concrétion », mais qu'elle introduit un changement au sein même du rayon de la ville, qui se fait en deux étapes. Dans un premier temps, les effectifs de population baissent dans la partie la plus centrale ; dans un deuxième temps, ils augmentent au-delà du rayon initial de la ville (de nouvelles implantations de populations apparaissent aux endroits les plus éloignés du centre). L'ensemble de ces mesures permet de qualifier la dynamique de l'étalement urbain, et de la résumer en quatre points, globalement extrapolables à l'ensemble des agglomérations françaises : (i) le centre se vide ; (ii) la population augmente ; (iii) de nouvelles implantations de population apparaissent ; (iv) le rayon de la ville s'accroît. Ainsi, si des signes importants de changement dans la forme des villes sont apparus dès le 19<sup>e</sup> siècle, lentement puis de plus en plus rapidement, un nouveau type d'urbanisation semble véritablement apparaître à la fin du 20<sup>e</sup> : la « périphérisation » des hommes et des activités prend une ampleur de plus en plus grande.

L'un des exemples les plus frappants de la « périphérisation » apparaît en France dès les années 1970, avec la délocalisation des activités économiques et industrielles. B. Merenne-Schoumaker<sup>20</sup> explique en effet que ces activités, traditionnellement attachées aux centres-villes, et qui pour certaines ont été le moteur même de l'urbanisation du 19<sup>e</sup> siècle, ont désormais choisi la périphérie, privilégiant de nouvelles logiques de localisation. Plusieurs causes sont à l'origine de ce choix, dont certaines sont très pragmatiques, notamment l'inadaptation du parc immobilier industriel (qui fait suite aux importantes modifications de la production apparues dans les années 1960, notamment la machinisation et la robotisation), et les problèmes de vétusté et de mise aux normes des établissements. Ainsi, la délocalisation vers des périphéries vides de contraintes a offert des possibilités de modernisation qui, moyennant un investissement important, ont permis l'augmentation de la productivité et de la rentabilité des installations nouvelles. En conséquence, elle a contribué à diminuer les emplois au centre, au profit des espaces périurbains (on dénombre ainsi une perte annuelle de 26 000 emplois industriels à Paris entre 1970 et 1975). L'évolution actuelle des localisations industrielles dans les aires urbaines s'oriente ainsi aujourd'hui vers une disparition quasi-totale des industries du centre, une diminution sensible des industries de banlieue, et une multiplication spectaculaire des nouvelles constructions en périphérie plus lointaine.

La localisation des multiplexes cinématographiques offre une autre illustration, plus actuelle, de « périphérisation ». En 1993, le premier multiplexe français ouvrait ses portes

---

18. Bussière R., *Modèle urbain de localisation résidentielle*, Annales du Centre de Recherche et d'urbanisme, 1972.

19. On se référera aux travaux de W.A. Alonso, et plus généralement du courant de la nouvelle économie urbaine, telle qu'elle est définie par P.H. Derycke ou F. Gannon par exemple.

20. Cf. Merenne-Schoumaker B., *La localisation des industries en milieu urbain*, Conférence du 6 mai 1981, Université de Fribourg.

dans une zone d'activités de la périphérie toulousaine. En 2000, on en comptait 65 (pour 28% des entrées dans les salles françaises) et 164 en 2008 (pour 55% des entrées), dont la grande majorité se situe en périphérie des grandes agglomérations<sup>21</sup>. Ainsi, alors que les cinémas constituaient jusqu'alors un service quasi exclusif des centres urbains (suite à la fermeture progressive des salles de quartiers et de banlieue), cette relocalisation traduit un mouvement nouveau et relativement brutal pour ce type d'activités, qui s'associe désormais à un « pivot » pour la ville périphérique. Les multiplexes contribuent certes à rééquilibrer les rapports centre-périphérie en équipant des espaces périurbains longtemps peu dotés de ce type de services, mais confortent aussi l'étalement urbain, en même temps qu'ils l'installent durablement. Les centres urbains, traditionnellement associés aux espaces les plus accessibles de la ville, et avantagés par leur position (dont les bénéfices se mesurent par une attractivité renforcée, justifiant qu'on en ait fait le siège du pouvoir politique, et de la vie économique et culturelle), se trouvent ainsi mis en concurrence avec les périphéries, de plus en plus attractives.

Après l'industrie et les multiplexes, on pourrait multiplier les exemples de « périphérisation » en évoquant les grandes surfaces, les hôtels, les immeubles de bureaux (privés et publics), etc. Ainsi, F. Madoré (2004), remarque que si la force d'attraction économique des centres urbains s'est globalement maintenue, la géographie de l'emploi des agglomérations françaises a été largement affectée par un mouvement centrifuge au profit des communes périurbaines (les emplois restant aujourd'hui encore très majoritairement localisés au centre). En témoigne l'augmentation des migrations domicile-travail périphérie-phérophérie, qui, notamment en région parisienne, relativise les liens classiques centre-périphérie.

## 2.2 Géotypes et modes de vie de la ville étalée

L'attraction pour la périphérie d'une population qui délaisse les centres-villes est souvent liée à l'image lugubre et étouffée que renvoient ces derniers, et à celle, propre, verdoyante et vaste des lointaines banlieues. L'origine de ce sentiment remonte probablement à la révolution industrielle et à la ville délétère qu'elle a généré<sup>22</sup>, puis à l'urbanisme trop rapide de l'après-guerre, stigmatisé par les Grands ensembles<sup>23</sup> et les problèmes sociaux qu'ils cristallisent depuis les années 1980 : « le nouveau modèle résidentiel de l'habitat individuel périurbain s'analyse [...] comme un résultat de la transformation des aspirations des ménages, de l'apparition de nouvelles ségrégations sociospatiales, et de la diversification des gestions locales ; l'accès à la propriété d'une maison en périphérie urbaine s'explique par le rejet d'un mode d'habitat antérieur : celui de l'habitat collectif de masse ». Dans ce contexte, l'urbanisation des villes françaises prend désormais la forme des *suburbias* américaines, dans lesquelles 5 américains sur 10 habitent et 7 sur 10 souhaiteraient habiter, selon un choix résidentiel rendu possible par les possibilités techniques de déplacement, notamment l'automobile, qui résulte en partie de l'individualisme propre à la société contemporaine. Témoin de cet attrait de la périphérie, une enquête du *Moniteur*<sup>24</sup> titre

---

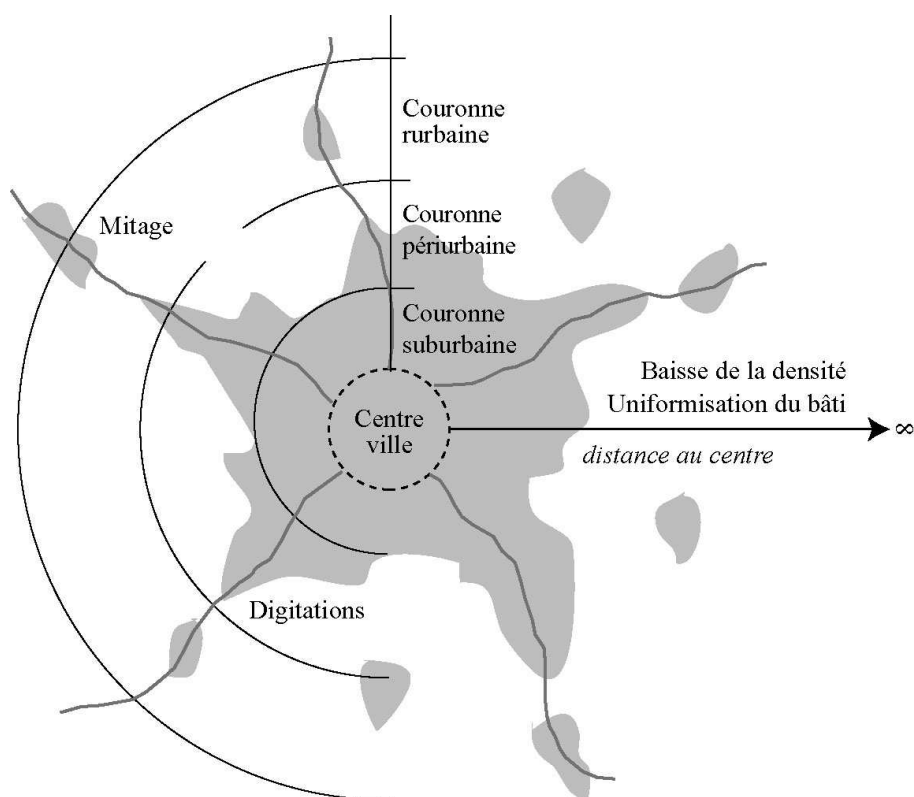
21. Cf. MESTRANS, *Multiplexes et médiastores. Stratégies de localisations centrales et périphériques*, Rapport de recherche PREDIT, 2000.

22. Cf. S. Barles, *La ville délétère. Médecins et ingénieurs dans l'espace urbain aux 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles*, Champ Vallon, Coll. Milieux, 1999.

23. Qui sont passés, dans un intervalle de moins de trente ans des Zones à urbaniser en priorité (ZUP) aux Zones urbaines sensibles (ZUS), transition qui témoigne de leur échec et de leur rejet en tant que destination résidentielle.

24. *Le Moniteur*, 3 mars 2000.

faussement « Les Français bien dans leur ville » : trois personnes sur quatre affirment avoir choisi leur lieu de vie, 34% habitent « près » de la ville principale de l'agglomération et 33% dans un village périphérique. Plus des deux tiers préfèrent donc, par choix, la périphérie au centre et confortent l'existence d'une forme latente et volontaire de fuite vers les franges urbaines. Les Français ne sont donc pas bien « dans » leur ville, mais « en périphérie » de leur ville. Et cette périphérie n'est pas uniforme. Elle s'associe à autant de « géotypes » aux caractéristiques différentes, que l'on peut concevoir à travers la juxtaposition en couronnes radioconcentriques successives, de trois espaces offrant des modes de vie propres : le suburbain, le périurbain et le rurbain (Figure).



**Figure 1** – Formes urbaines et étalement

L'espace suburbain apparaît comme celui qui jouxte immédiatement les anciens remparts, et qui prend généralement place derrière les grands boulevards. Relativement dense, il est composé de bâtiments collectifs, parfois de Grands ensembles, dans un environnement paysager très minéral parfois mal composé, témoignant de constructions successives et disparates. Il se caractérise par une localisation encore très proche de la ville centre, avec une occupation du sol relativement continue et pleine. C'est globalement l'espace des faubourgs et des banlieues. Longtemps resté non construit, l'espace suburbain s'est rapidement urbanisé à l'issue de l'explosion démographique des villes du 19e siècle ; il a alors accompagné la croissance urbaine selon des schémas très différents : des espaces dépotoirs dans laquelle ont été stockés les entrepôts que la ville ne voulait pas accueillir pour des raisons esthétiques ou ne pouvait admettre faute de place ; des banlieues résidentielles et « chics » où ont été construits les pavillons de la bourgeoisie ; des cités « rouges » qui ont permis de loger les ouvriers dans des immeubles collectifs de qualité parfois médiocre, etc.

L'espace périurbain correspond ensuite à ce qui est autour de la ville, et qui en fait partie

par les activités et les modes de vie des habitants, en comprenant l'espace d'urbanisation nouvelle par lotissements et constructions individuelles, même si celui-ci apparaît parfois spatialement mité. Il pourrait être rapproché de l'idée de lointaine banlieue. Entre le suburbain et le rurbain, le périurbain ressemble donc à un espace transitoire que le processus d'étalement a différencié du rural et du rurbain, mais n'a pas encore assimilé au suburbain. Il s'associe généralement à un paysage spécifique, dont l'urbanisation a débuté à l'issue de la seconde guerre mondiale et s'est accentuée durant le dernier quart du 20<sup>e</sup> siècle, sous la forme d'habitat individuel essentiellement, prenant parfois la forme de digitations (ressemblant aux doigts d'une main ou à un gant, et liée à une urbanisation autour des routes convergeant vers le centre) ou bien de mitage (un éparpillement plus ou moins anarchique des constructions dans un espace à dominante rural).

Enfin, l'espace rurbain correspond à l'expansion la plus périphérique de la ville. Elle prend place dans l'espace rural environnant, dans le cadre campagnard des villages alentour. Quoiqu'apparu en France en 1976 sous la plume des géographes G. Bauer et J.M. Roux, le néologisme vient en réalité de l'américain *rurban*, lui-même composé des deux mots *rural* et *urban*. Il témoigne ainsi d'un certain mélange des genres : l'espace rurbain désigne avant tout les citadins qui vivent à la campagne, mais à proximité de la ville, et que certains sociologues ont qualifié de « néo-ruraux » dès les années 1960, définissant la néo-ruralité comme la volonté de résider à la campagne pour les aménités et la qualité de vie qu'elle procure, tout en maintenant leurs activités principales (travail et achats) en ville. L'espace de la rurbanisation se différencie ainsi de l'espace périurbain par la mise en avant du caractère villageois du cadre de vie et de l'habitat qu'il contient. Composé de communes rurales ayant subies un fort accroissement démographique dû à des migrations provenant des villes-centres et des espaces suburbains depuis le dernier quart du 20<sup>e</sup> siècle, il prend généralement la forme d'un mitage à partir des anciens noyaux villageois.

D'une couronne à l'autre, au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre, la composition des espaces urbains et périurbains se modifie selon une sorte de gradient : la densité s'affaiblit et la typo-morphologie résidentielle s'uniformise vers l'habitat individuel. Dans ce cadre, l'étalement urbain peut donc s'associer à des préférences et des choix résidentiels, qui résultent en partie d'une forme de répulsion de la densité, associée à des représentations négatives : nuisances sur la qualité de vie, espace de vie restreint, insécurité, peur, solitude, anonymat, fatigue, stress, pollution, etc. Mais il peut également découler d'une attraction propre à la qualité de vie périurbaine : surface des logements, jardins, vue dégagée, paysages, etc. Ainsi, plus d'un Français sur deux souhaite aujourd'hui habiter une maison individuelle isolée, à laquelle s'associe logiquement un géotype compatible par son niveau de densité et son paysage ; un Français sur trois ferait ainsi le choix de la campagne, plus d'un sur cinq privilégierait l'espace périurbain, dans la limite d'une demi-heure de temps de transport vers le centre-ville le plus proche<sup>25</sup>. Au delà du choix d'un type d'habitat, c'est donc aussi un lieu et par conséquent un mode de vie, qui détermine les choix résidentiels actuels, et qui favorise implicitement la poursuite de l'étalement urbain. Mais si ce choix se justifie par une demande et une aspiration sociales particulières, il modifie également les formes urbaines, ce qui n'est pas sans conséquences sur l'environnement ni sur la notion de co-présence, deux questions qui se traduisent par de nouveaux enjeux pour l'urbanité.

---

25. Cf. Gault G., Bedeau L., *Les Français et leur habitat. Perception de la densité et des formes d'habitat*, Observatoire de la ville, TNS-Sofres, 2007.

### 3 L'étalement : nouveaux enjeux pour l'urbanité

Dans le contexte actuel du réchauffement climatique, les pollutions atmosphériques générées par l'accroissement des mobilités automobiles liées à l'étalement sont sous les feux de l'actualité : le CO<sub>2</sub> est dans le collimateur des politiques de réductions des gaz à effet de serre, qui conduisent en général à limiter la vitesse sur les routes, à contraindre l'utilisation de l'automobile pour l'accès au centre des villes (piétonisation des centres, péages urbains<sup>26</sup>, etc.), à opérer un transfert modal, tant que faire se peut, des transports individuels vers les transports collectifs. L'étalement urbain n'est donc pas sans conséquences, tant d'un point de vue sanitaire (les pollutions atmosphériques), qu'économique (la congestion des réseaux de routes) ou environnemental (la modification du climat local). Sur le plan spatial, il pose la question de l'invasion de l'espace écologique par un espace géographique construit et urbain, qui rompt certains équilibres périurbains.

#### 3.1 Un enjeu environnemental

En effet, les deux mots qui composent le néologisme « rurbain » ne sont pas du même ordre<sup>27</sup>. La partie urbaine doit être considérée comme « dynamique » alors que la partie rurale est généralement « statique » : l'espace rural n'apparaît souvent que comme un « support consommable » par les mécanismes économiques et sociaux associés à un étalement urbain qui se traduit nécessairement par une forme d'envahissement de la campagne par la ville, voire d'une « agression » de la seconde sur la première<sup>28</sup>. La campagne environnante, riche en aménités environnementales et paysagères, n'est alors qu'un espace « en attente », que la ville pourra occuper au rythme de ses besoins d'extension<sup>29</sup>. De ce point de vue, l'étalement urbain n'est pas seulement une interpénétration du rural et de l'urbain, mais bien une substitution du rural par l'urbain. Dans ce contexte, les espaces naturels périurbains subissent nécessairement la croissance de la ville, sous la forme de mitages et de réticulations, qui apparaissent comme deux formes simultanées, ponctuelles et linéaires, d'envahissement spatial.

On peut associer deux conséquences majeures au mitage des espaces périurbains. Premièrement, il déstructure les anciens paysages de la ruralité : l'architecture vernaculaire et l'arrangement spatial des villages périphériques sont souvent masqués par un front de maisons individuelles stéréotypées et organisées régulièrement par un plan de lotissement. Or, ces paysages étant souvent à l'origine du choix résidentiel des néo-ruraux, ces derniers perdent l'avantage de leur localisation (et le bénéfice de leur investissement) en même temps que la ville continue de s'accroître, ce qui les pousse naturellement à refuser toute nouvelle construction dans leur voisinage. Deuxièmement, le mitage fragilise l'agriculture périurbaine en réduisant la taille des parcelles exploitables et en générant un mouvement spéculatif qui conduit les agriculteurs à s'installer toujours plus loin des villes. Il en dé-

---

26. À l'heure actuelle, aucun péage urbain n'a encore été mis en place en France, mais les expériences convaincantes de Stockholm et de Londres poussent de réfléchir à ce type moyen pour réduire la mobilité automobile dans les milieux urbains et périurbains.

27. Cf. Berger M., « Vers de nouveaux types de rapports villes-campagnes : la production des espaces périurbains en France et dans les pays développés d'économie libérale », *Strates*, n°4, 1989, pp. 89-106.

28. Cf. Duvernoy I., « Espace agricole périurbain et politiques communales d'aménagement : l'exemple de l'agglomération albigeoise », *Cybergeo : European Journal of Geography*, n°208, 2000.

29. Cf. Prost B., 1994, « L'agriculture périurbaine : analyse d'une marginalité », *Bulletin de l'association des géographes français*, n°2, 1994, pp. 114-151.

coule une uniformisation et une monofonctionnalité croissante de l'espace périurbain<sup>30</sup>, ainsi qu'un manque d'entretien des paysages agraires<sup>31</sup>. Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'en périphérie des villes françaises, les zones urbanisables ou réservées à l'urbanisation représentent entre un quart et un tiers du total national des surfaces urbanisables à terme.

Les conséquences de l'étalement sont également visibles par l'intermédiaire de la réticulation, c'est-à-dire de la mise en réseau, nécessaire à la mobilité, des nouvelles constructions éparpillées dans la campagne. Les infrastructures routières, obligatoires pour soutenir le déplacement croissant d'automobiles toujours plus nombreuses, apparaissent en effet traumatisantes pour certains écosystèmes : une route tracée en ligne droite dans un milieu naturel ou agricole fait l'effet d'une frontière pour la faune qui l'occupe ; difficile à traverser, elle équivaut à un enclos pour certaines espèces qui, dans certains cas, sont recluses dans des espaces dont l'étendue est inférieure à la taille critique permettant leur survie. Dès les années 1980, certains écologistes<sup>32</sup> ont rendu attentif à ce problème et milité pour une prise en compte des « corridors écologiques » dans la planification des grandes infrastructures en y introduisant plus de perméabilité. L'exemple des passages souterrains pour les batraciens, ou des passerelles aériennes pour le grand gibier, apparus il y a quelques années sur les plus grosses infrastructures périurbaines, est à ce titre significatif de l'effet de barrage qu'elles peuvent créer.

Au gré des déplacements autorisés par les réseaux de communication, l'étalement urbain engendre donc de nombreuses perturbations, qui ne se relèvent pas directement sur les cartes topographiques ; il ne peut donc être réduit à une simple modification de la forme des villes, mais annonce au contraire une crise de la coalescence, montrant que l'expansion urbaine actuelle n'est pas durable si elle continue au rythme et sous la forme qui la caractérisent depuis les trente dernières années. Avec l'étalement urbain, la croissance urbaine semble donc atteindre une limite, qui fait prendre conscience que de nouvelles formes d'urbanisation sont devenues nécessaires, et que l'idée de « ville durable », encore difficile à mettre en œuvre concrètement, synthétise en partie.

### 3.2 Un nouvel enjeu social

Pour les habitants d'une aire urbaine, les formes résultant de l'étalement en périphérie offrent de nouvelles possibilités de choix résidentiels, à différents niveaux de densité et de proximité : une nouvelle dialectique se met en place entre une volonté de rapprochement et une volonté d'éloignement du centre. Elle se traduit par un renouvellement des possibilités de « contacts » sociaux. En effet, comme le note J.P. Bordreuil (2000), une grande part des zones parcourues dans une ville compacte classique étaient également résidentielles, alors que les zones résidentielles étaient elles aussi parcourues, ou du moins parcourables.

---

30. Dès 1998, le rapport du sénateur G. Larcher a comparé la situation de l'espace périurbain à celle qu'a connu le littoral français avant la création du Conservatoire du littoral, rappelant les conclusions du rapport qui avait précédé sa création : « La décision de construire, d'occuper l'espace est irréversible, alors que la décision de la protéger est toujours provisoire. La ville attire le plein, le plein ne recule jamais au profit du vide ».

31. Quand il concerne la forêt privative, ce manque d'entretien est une cause des incendies estivaux, notamment dans le sud de la France. Ailleurs, l'espace naturel sert alors de refuge à une faune qui prolifère. L'utilisation récréative de ces espaces par les habitants empêche souvent de la réguler correctement par la chasse, ce qui se traduit par de nombreux dégâts de gibier, jusque dans les jardins périurbains.

32. Cf. Quiblier S., *Les éléments de la recherche scientifique mobilisables pour la mise en œuvre des corridors écologiques*, Publication de la Fédération des Parcs naturels régionaux de France, 2007.

La configuration actuelle de l'étalement change cette donne, en proposant de nouveaux îlots résidentiels dans des enclaves sans échange avec le milieu qui les environne, et surtout sans échanges entre eux. Dans ce nouveau contexte qui sépare les espaces pour circuler des espaces pour habiter, il devient possible d'opérer une sorte de « tri socio-spatial » qui intervient à la fois sur les mobilités et les fréquentations sociales. Cette séparation est accentuée par la forme urbanistique que prennent les nouvelles constructions : alors que les Grands ensembles avaient inauguré une configuration en « dents de peigne » (les barres ne s'organisent plus parallèlement à la voirie, mais perpendiculairement), les lotissements pavillonnaires prennent généralement la forme de « raquettes » qui les dissocient des voies de circulation, impliquant que ces espaces résidentiels ne sont plus fréquentés que par ceux qui les habitent.

Dans ce contexte, les différences au sein des aires urbaines apparaissent de plus en plus prégnantes : elles portent non seulement sur des espaces et des géotypes différenciés, auxquels correspondent des principes d'urbanisation et une typomorphologie bâtie propres, mais font également office de « filtres asymétriques » qui permettent d'asseoir la posture défensive des espaces périurbains face à une éventuelle intrusion, que l'on résume parfois par le syndrome NIMBY (*not in my backyard*). Ce syndrome pousse certains riverains (parfois groupés en associations) à refuser catégoriquement l'implantation de toute nuisance dans leur voisinage, que celle-ci soit générée par des personnes (logements sociaux, foyers etc.) ou des équipements (aéroport, autoroute, parc éolien, etc.). Il apparaît donc également comme une forme d'individualisme et d'égoïsme spatial, qui vise à repousser ailleurs, donc chez les autres, des nuisances pourtant nécessaires au fonctionnement de la ville ; il se localise de ce fait essentiellement dans les quartiers où les populations, souvent aisées, ont construit leur cadre de vie selon leur idéal du confort, qu'elles souhaitent désormais conserver en s'opposant à leur urbanisation.

Ainsi, si l'étalement urbain a contribué à rassembler dans un même fonctionnement deux mondes différents au départ – la ville et la campagne – il a contribué à la mise en place de nouvelles frontières sociales : la ville étalée juxtapose plus ou moins hermétiquement des groupes d'habitants différenciés tant par leur mode que par leur cadre de vie, autant de communautés qui vivent dans leur espace propre, selon des rythmes différents, avec des fonctions, des appartenances et des caractéristiques socioprofessionnelles particulières. Il en découle naturellement une spécialisation accrue des espaces urbains, qui, à l'extrême, apparaît comme un vecteur de ségrégation, parfaitement exploitable pour faire sécession d'avec le reste de la ville. Les *gated communities*, de plus en plus nombreuses dans les périphéries des villes françaises, illustrent bien ce phénomène<sup>33</sup> : il s'agit de quartiers fermés, regroupant une population souvent fortement homogène, dont l'accès est contrôlé et réservé aux habitants ou à leurs invités. Elles concrétisent une certaine forme de ségrégation, fondée sur une adhésion volontaire (un « auto-enfermement »), et témoignent d'un morcellement ou d'une fragmentation des aires urbaines, basés sur des comportements proches du syndrome NIMBY.

Ces conséquences de l'étalement urbain permettent d'en enrichir la définition. Il apparaît comme un processus d'urbanisation spécifique, caractérisé par une possibilité d'éloignement spatial et social, qui contribue à l'homogénéisation de certains espaces, et qui peut conduire à terme à des problèmes identiques à ceux que constituent aujourd'hui les Grands ensembles, dans la mesure où leur caractère monofonctionnel empêche la mise en place

---

33. Billard G., Chevalier J. et Madoré F., *Ville fermée, ville surveillée. La sécurisation des espaces résidentiels en France et en Amérique du Nord*, Presses Universitaires de Rennes, 2005.

d'une mixité suffisante à assurer leur renouvellement. Ainsi, si l'étalement urbain marque une crise de la coalescence spatiale, il conduit également à une rupture sur le plan de la cohésion sociale, contribuant à l'érosion de l'identité urbaine, c'est-à-dire à la fin d'une idée classiquement admise : celle que les habitants d'une même ville font partie d'un même groupe. Cette double crise - coalescence et cohérence - demande alors à ce que de nouvelles solutions soient apportées, parmi lesquelles la nouvelle donne législative imposée par la loi SRU<sup>34</sup> apparaît comme une réponse politique forte mais qui, dix ans après sa mise en place, peine à enrailler les processus à l'œuvre.

## 4 Conclusion

Considéré dans les changements qu'il implique sur la morphologie et la définition de la ville, comme sur les conséquences environnementales et sociales auxquelles il conduit, l'étalement urbain apparaît comme un phénomène majeur dans la répartition actuelle des hommes et des activités sur le territoire, et dans la recomposition spatiale de l'espace français. En même temps qu'il répond à une pression démographique à l'origine d'une crise du logement latente, et qu'il offre un accès à des modes et des cadres de vie privilégiés par la majorité des Français, il implique des conséquences qui condamnent, à relativement court terme, la durabilité de l'espace géographique des villes. Dans ce contexte, l'étalement urbain apparaît comme un dilemme pour les décideurs et les acteurs locaux, qui d'une part, souhaitent répondre aux aspirations de la population (comme en témoignent les différentes politiques d'accession sociale à la propriété privée, notamment l'objectif « maison à 100 000 euros » lancé en 2008), mais qui, d'autre part, doivent limiter les conséquences qui peuvent en découler, tant sur le plan social que sur le plan environnemental. Dans ce contexte, l'arbitrage est souvent délicat et relève de choix politiques forts, parfois impopulaires, notamment quand il s'agit de limiter la mobilité automobile, de taxer les déplacements ou de construire des logements sociaux là où il n'y en a pas encore. La gestion de l'étalement urbain, et plus généralement de la croissance urbaine, peut donc s'entendre comme une forme de géopolitique manœuvrée par un jeu d'acteurs complexe : une population qui souhaite choisir son espace de résidence, des acteurs économiques qui tirent leurs avantages de la « périphérisation » et de la promotion immobilière, et des édiles qui légifèrent au mieux avec les outils de l'urbanisme réglementaire. Elle s'appuie désormais sur de nouveaux concepts, encore mal définis, délicats à mettre en œuvre et peu concrets, qui font généralement référence à la « ville durable », à la charte d'Aalborg ou aux Agendas 21 locaux. Autant d'idées qui visent à canaliser l'étalement urbain, plutôt qu'à tenter un retour impossible, et probablement peu souhaitable, à une ville compacte.

## Références bibliographiques

- Antoni J.P., *Lexique de la ville*, Ellipses, 2009.
- Beaujeu-Garnier J., *Géographie urbaine*, A. Colin, 1997.
- Berger M., 2006, « Périurbanisation et accentuation des logiques ségrégatives en Île-de-France », *Hérodote*, n° 122, 2006, p. 198-211
- Castel J.C., « De l'étalement urbain à l'émiettement urbain. Deux-tiers des maisons construites en diffus », *Les Annales de la recherche urbaine*,

34. On citera notamment l'article 55 de la loi SRU, qui vise à imposer 20% de logements sociaux au minimum dans certaines communes périurbaines.



n° 102, 2007, p. 89-96

Charmes E., « L'explosion périurbaine », *Etudes foncières*, n° 138, 2009, p. 25-36.

Kauffmann V., Jemelin C, et Guidez J.M., *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, La documentation française, 2001.

Lussault M., *L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Seuil, Coll. « La couleur des idées », 2007

Madoré F., « Modes de vie périurbains en France », *Norois*, n°193, 2004.

Marchetti C., « Voyager dans le temps. Considérations pour une meilleure exploitation de la liaison fixe », *Futuribles*, n° 156, 1991, p. 19-29.

Reymond H., Cauvin C. et Kleinschmager R. (coord.), *L'espace géographique des villes. Pour une synergie multistratèg*, Ahtropos, Coll. « Villes », 1998.