

La Périurbanisation en France (1998-2002)

Jean STEINBERG

Professeur à l'Institut d'Urbanisme, Université de Paris-Val-de-Marne

Resumo

A França debate-se com a periurbanização há mais de trinta anos; esta vai estendendo as aglomerações urbanas para o meio rural envolvente ao contrário da suburbanização, de crescimento denso e contínuo. A periurbanização caracteriza-se pela progressiva diminuição da dimensão dos empreendimentos, nomeadamente devido à crise económica dos anos 70 e 80. Embora aí dominem as classes médias, as áreas periurbanas têm uma grande diversidade de categorias sociais. A metropolização, resultado da mundialização da economia, afecta estas áreas ao favorecer as maiores aglomerações (Paris, Lyon, Marselha, Lille) em detrimento das outras. Os novos regulamentos do urbanismo francês serão, esperamos, capazes de contribuir para um melhor ordenamento das áreas periurbanas.

Palavras-chave: Periurbanização, aglomeração urbana.

Abstract

Since more than thirty years, France is concerned by the "periurbanisation", spreading more and more important of the urban areas in the rural surrounding country, which is different from the suburbs, type of growth more dense and continuous. Periurbanisation is characterized by the progressive reduction of the size of programs, because of the economic crisis in the 70' and 80'. Although the middle classes dominate there, the periurban areas contain a big enough variety of social classes. Metropolisation, which comes from economic globalization, concern these areas because it favours the major cities (Paris, Lyon, Marseille, Lille) to the detriment of the others. The new laws of French urban planning will be, as we hope, able to contribute to a better planning of periurban areas.

Key words: Periurbanisation, urban areas.

Résumé

Depuis plus de trente ans, la France est concernée par la périurbanisation, étalement de plus en plus marqué des agglomérations urbaines dans le milieu rural environnant, qui se distingue de la banlieue, mode de croissance plus dense et continu. La périurbanisation se caractérise par la diminution progressive de la taille des programmes, en raison notamment de la crise économique des années 70 et 80. Même si les classes moyennes y dominent, les zones périurbaines renferment une assez grande diversité de catégories sociales. La métropolisation, issue de la mondialisation de l'économie, affecte ces zones en favorisant les plus grandes agglomérations (Paris, Lyon, Marseille, Lille) au détriment des autres. Les nouvelles réglementations de l'urbanisme français seront, on l'espère, susceptibles de contribuer à un meilleur aménagement des zones périurbaines.

Mots-clés : périurbanisation, agglomération urbaine.

Il y a déjà plus de trente ans que la France connaît le phénomène appelé "périurbanisation" ou "rurbanisation". Il s'agit d'un étalement de plus en plus marqué des agglomérations urbaines, non pas tant sous la forme d'une "tache d'huile" continue, mais plutôt d'une "peau de léopard" dans laquelle les organismes de type urbain se disséminent dans un milieu rural plus ou moins préservé.

La périurbanisation se distingue ainsi de la "banlieue", plus dense et urbanisée de manière presque continue et exclusive des espaces agricoles et forestiers. La constitution d'une banlieue fut le mode de croissance privilégié des villes françaises avant la périurbanisation, bien que les lotissements de l'entre-deux-guerres (1920-1939) aient été caractérisés par un style intermédiaire entre banlieue et périurbain. Depuis les années 70, ville et campagne s'interpénètrent de plus en plus, et pas seulement d'ailleurs autour des agglomérations importantes, ce qui peut amener à penser que la périurbanisation française se distingue des autres formes de croissance urbaine existant à travers le monde, sauf sans doute dans un pays comme le Portugal.

L'objet de cet article consiste à faire le point sur ce phénomène qui continue à se développer, plus de trente ans après son apparition, comme le montrent les résultats du dernier recensement de la population de mars 1999. La première partie se composera d'un rappel des définitions concernant les périphéries urbaines et

analysera la spécificité française par rapport au reste du monde. La seconde partie retracera l'évolution de la périurbanisation entre 1968 et 1990, en ce qui concerne ses caractéristiques : taille des opérations, structure, distance par rapport aux villes-centres, profil socio-démographique et économique. Enfin, la troisième partie, sur la période 1990-2002, analysera l'impact de la métropolisation sur la périurbanisation, ainsi que les perspectives ouvertes par l'intercommunalité et les préoccupations en matière d'environnement, sur la base des résultats du recensement de 1999.

1. La périurbanisation, spécificité française

1.1. Quelques définitions

Les qualifications des urbanisations périphériques ne manquent pas : faubourg, banlieue, périurbanisation, rurbanisation, *suburbs*, *favelas*, etc. Le faubourg constitue une ancienne extension urbaine au-delà des remparts de la ville, bénéficiant notamment de l'exonération de l'octroi sur les marchandises, le vin par exemple (ainsi les Faubourgs St-Antoine, St-Denis ou St-Martin à Paris). La banlieue, produit de la révolution industrielle de la fin du 19^{ème} siècle, est devenue une masse urbaine compacte et dense à l'intérieur de laquelle les espaces verts et agricoles représentent l'exception.

Quant à la périurbanisation, à laquelle nous assimilerons par commodité la " rurbanisation ", elle correspond, soit à l'ancienne acception de la banlieue, soit à une banlieue en cours de constitution, soit à quelque chose d'entièrement nouveau et différent. Il s'agit en effet d'une croissance urbaine discontinue, généralement accrochée aux anciennes villes et aux villages ruraux de la périphérie de l'agglomération-mère, et qui laisse dans l'intervalle de larges espaces voués à l'agriculture, à la forêt et aux loisirs de plein air. C'est la " ville éparpillée " selon l'expression de Roux et Bauer, ou la " ville émergente " de Dubois-Taisne et Chalas. Elle est généralement détachée de l'agglomération-mère, mais les franges les plus proches d'elle ont tendance à devenir de nouvelles banlieues par contagion.

La périurbanisation française date d'un peu plus de trente ans ; son origine remonte à 1967, avec la première exposition publique de maisons individuelles (Villagexpo dans la région parisienne). Après un démarrage foudroyant lors des dernières années des trente glorieuses, jusqu'en 1975, le phénomène a continué à se manifester d'une manière plus adoucie mais les recensements, notamment le dernier, celui de mars 1999, ont montré que la périurbanisation s'est très largement diffusée dans le milieu rural, jusqu'à plus de 100 kilomètres de la capitale par exemple, débordant même au-delà de l'Île-de-France, sur ce que l'on appelle les " franges franciliennes ".

1.2. Comparaison internationale

L'expérience montre que la périurbanisation "à la française" a peu d'équivalents dans le monde et présente par conséquent une assez forte originalité.

Ainsi, dans les "pays neufs" développés d'Amérique du Nord et d'Australie, les "suburbia" désignent des formes d'urbanisation intermédiaires entre banlieue et périurbain, caractérisées par la prédominance de l'habitat individuel et l'abondance des espaces verts.

En Russie, notamment autour de Moscou, au-delà de la couronne des grands ensembles, se développe depuis plus de dix ans une banlieue verte piquetée de "datchas" qui à l'origine étaient des maisons de campagne pour les classes aisées (la nomenklatura soviétique), mais qui se démocratisent sous forme de lotissements de résidences principales ou secondaires.

Dans les pays en développement, on ne trouve aucun équivalent à la périurbanisation à la française : que ce soient des urbanisations périphériques planifiées ou informelles, de type favela ou barriada, il s'agit davantage d'extensions sans fin des villes et métropoles plutôt que des urbanisations réellement discontinues.

Même en Europe, l'expérience française a trouvé peu d'échos : le modèle anglais s'en rapproche ainsi que certains pays du Nord (Scandinavie). Par contre, l'Europe méditerranéenne reste largement attachée aux types de villes compactes présentant peu de développements banlieusards : Italie, Espagne notamment.

En revanche, le Portugal, et singulièrement l'agglomération lisboète, présente des analogies avec la périurbanisation française : au-delà de la banlieue dense, on trouve en effet des morceaux de ville disséminés çà et là, au hasard des programmes réalisés par les municipalités et les promoteurs (au sud du Tage en particulier).

Les conditions d'apparition du phénomène

Elles correspondent exactement aux aspirations des populations urbaines de la fin des années 60 : "ras-le-bol" du béton des grands ensembles, début des préoccupations écologistes avec un renouveau du retour à la nature, enrichissement de la population. Dans le détail, on distingue les facteurs suivants :

- a) L'industrialisation en série du bâtiment touche désormais l'habitat pavillonnaire ; il devient rentable de construire des ensembles de dizaines ou de centaines de maisons individuelles, comme aux Etats-Unis (promoteurs américains Levitt ou Kauffmann and Broad, ainsi que les français Bouygues ou Phénix).
- b) Le tournant des années 70 coïncide avec la généralisation de l'automobile particulière, qui permet la diffusion sous tous azimuts de la population résidente dans les zones périurbaines.

- c) Corrélativement, le réseau autoroutier se développe et, par l'intermédiaire des échangeurs, il devient possible d'habiter à une certaine distance de la ville-centre sans perdre trop de temps en transports domicile-travail.
- d) L'engouement des Français pour la maison individuelle ne se dément pas depuis plus de trente ans ; c'est un véritable phénomène de société qui touche toutes les couches de la population, non seulement les classes moyennes, cible favorite de la périurbanisation, mais également les classes aisées, par exemple dans le grand ouest francilien, et même les populations modestes rejetées de plus en plus loin vers les « franges franciliennes » du proche Bassin Parisien (voir plus bas).
- e) En dépit du démarrage de la réalisation des villes nouvelles, le fait que celles-ci se spécialisent un peu malgré elles dans le logement collectif social a éloigné d'elles des populations plus aisées ou du moins plus attirées par le logement individuel en accession à la propriété. Il a fallu attendre quinze ans pour que le marché du logement commence à se rééquilibrer de manière significative.

2. L'évolution de la périurbanisation de 1968 à 1990

2.1. La diminution progressive de la taille des opérations

L'âge d'or de la périurbanisation semble avoir pris place dans les toutes premières années du phénomène, à savoir entre 1968 et 1975. Ceci est lié à la fois à la fin des Trente Glorieuses et à un contrôle défectueux de la spéculation foncière et immobilière. Durant cette période, certaines zones périurbaines connaissaient une croissance nettement supérieure aux villes nouvelles naissantes, par exemple la frange ouest de la Seine-et-Marne par rapport à Marne-la-Vallée et à Melun-Sénart. On y réalise des programmes allant jusqu'à 1000 logements (à Lésigny par exemple).

L'action du ministre de l'Équipement des années 1969-1972, Albin Chalandon, s'est inscrite dans la même dynamique : souhaitant ouvrir le marché le plus possible et favoriser l'accès à la maison individuelle au plus grand nombre, A. Chalandon a lancé le Concours International de la Maison Individuelle, qui a engendré la construction de plusieurs dizaines de milliers de logements de trois à quatre pièces dans les zones périurbaines, à des prix défiant toute concurrence (entre 90000 et 120000 francs, soit de 13700 à 18300 euros). Bien entendu, ces logements de qualité et de confort modeste ont posé quelques problèmes de maintenance (défauts de construction, isolation thermique défectueuse, etc.).

A partir de 1975, la crise économique s'installe en France et les grands programmes de maisons individuelles se raréfient fortement. De surcroît, l'aide à

la personne remplace l'aide à la pierre en 1978, ce qui renforce cette tendance. Les opérations passent de plusieurs centaines d'unités à quelques dizaines ; la moyenne dans les années 80 est proche d'une centaine de villas par programme. C'est d'ailleurs une tendance qui n'est pas propre au périurbain mais qui touche l'ensemble de la construction immobilière française, en villes nouvelles notamment. Il s'ajoute aux contraintes économiques la volonté toujours grandissante de réaliser des opérations "à l'échelle humaine", ce qui exclut les programmes de grande envergure.

2.2. L'étalement dans le milieu rural

La baisse de la taille des programmes à partir de 1975 n'a pas entraîné la diminution, voire l'arrêt, de la diffusion de la périurbanisation dans les campagnes, bien au contraire. On a en effet assisté à un mouvement inverse, à savoir l'accélération de l'éclatement urbain autour des villes existantes. Comme nous l'avons dit, la périurbanisation atteint des distances relativement considérables de plusieurs dizaines de kilomètres pour les principales villes françaises (Lyon, Bordeaux, Toulouse, etc.), une centaine de kilomètres pour Paris (les limites de la région d'Île-de-France sont largement franchies).

Les causes sont les mêmes que celles qui ont présidé à l'apparition du phénomène: généralisation de l'automobile, développement du réseau autoroutier, etc. Il s'y ajoute la possibilité d'accéder à un marché foncier et immobilier beaucoup plus abordable que dans les agglomérations et dans les franges périurbaines les plus proches de celles-ci, ce qui entraîne l'implantation de familles modestes dans ces zones éloignées, lesquelles ont d'ailleurs tendance à sous-estimer les frais induits par leur installation (remboursements de prêts, frais de transport, etc.).

Les formes prises par cette diffusion périurbaine sont un peu différentes de celles qui prévalaient avant 1975, sur deux points :

- Les programmes clés en main élaborés par de grands promoteurs se raréfient et s'implantent de moins en moins en rase campagne, ce qui est lié à la diminution de leur taille moyenne.
- Le mitage sauvage, c'est-à-dire la construction isolée en zone agricole ou forestière, disparaît complètement, à la faveur d'une sévérité accrue de la réglementation urbanistique.

Il en résulte une sorte de "normalisation" ou de rationalisation de la périurbanisation : sauf rares exceptions, les lotissements, équipements et activités s'installent à la périphérie des lieux déjà habités, villages ou hameaux importants, laissant ainsi une large place au milieu naturel et agricole. L'agriculture, contrairement aux franges proches des banlieues, peut donc poursuivre son activité économique à peu près normalement, et n'a pas en principe à subir les conflits qui

sont la règle là où l'urbanisation empiète largement sur son territoire. En revanche, les luttes de pouvoir entre néo-ruraux et paysans se circonscrivent dans les agglomérations et conduisent souvent, au niveau électif municipal, au remplacement des seconds par les premiers.

2.3. Une diversification sociale qui reflète celle de l'ensemble de la population française

Dans les premières années de la périurbanisation (1968-1975), les programmes étaient destinés en priorité aux classes moyennes et moyennes supérieures (cadres notamment) qui étaient les plus demandeuses de logements individuels et avaient les moyens financiers d'accéder à la propriété. Périurbanisation était alors devenue synonyme de réceptacle pour classes moyennes.

En fait, dès le début (et même avant), les classes les plus aisées de la société française se sont intéressées à la " campagne ", sous forme de résidences principales ou secondaires (cf. par exemple au nord de Lyon, sur les rives de la Saône, ou dans la grande banlieue parisienne). C'est un phénomène analogue à l'engouement des Russes pour les datchas dès le 19^{ème} siècle. En Île-de-France, on assiste à un remarquable tropisme des riches vers l'ouest de la région : l'ouest de Paris d'abord depuis Haussmann (Auteuil, Passy), la proche banlieue ensuite (Neuilly, Boulogne), puis la banlieue plus éloignée (St-Germain-en-Laye), jusqu'aux espaces ruraux s'étendant de Rambouillet à Houdan. Les populations de néo-ruraux investissent d'anciens manoirs ou gentilhommières ainsi que quelques lotissements privés du type " gated communities " à l'américaine, dûment sécurisés et gardiennés. Citons un article de journal récent à ce sujet.

" Nous sommes dans les environs de St-Nom-la-Bretèche : des jardins aux pelouses impeccables, des allées dallées qui mènent à d'immenses maisons blanches, des haies parfaitement taillées (...). Tout n'est que luxe, calme et volupté. Dans ce coin reculé des Yvelines, à l'abri des regards, 108 propriétaires se partagent une quarantaine d'hectares. Le tout forme une résidence privée grand standing. " Ce sont des gens très riches qui habitent le domaine " confie un résident... L'objectif est de se protéger des intrusions extérieures. Le règlement intérieur interdit de séparer son terrain de celui du voisin avec une clôture. Un système tout droit venu d'Amérique avec ses gated communities ". *Le Nouvel Observateur Paris Île-de-France* (7-13/2/2002).

A l'autre bout de l'échelle sociale, les classes peu aisées (employés, ouvriers) ont pu s'intéresser à la périurbanisation à partir du moment où les programmes se sont éloignés des agglomérations, déterminant ainsi une offre foncière et immobilière à relativement bon marché, à savoir depuis les années 80. Dans ces zones " ruraines ", on trouve essentiellement des opérations de petite taille ; il

est rare de dépasser 50 maisons par programme. Il s'agit le plus souvent de petits lotissements municipaux ou privés, et également de constructions individuelles parcelle par parcelle, en particulier à la périphérie des villages existants, quelquefois même c'est de l'auto-construction par le propriétaire lui-même. Avec la crise et le chômage, les populations du périurbain éloigné ont souffert, en raison de leur endettement de nouveaux accédants à la propriété, d'autant plus que les frais encourus par l'installation dans le périurbain s'accroissent de façon souvent considérable (pour le transport notamment). On découvre ainsi dans les franges franciliennes des zones de paupérisation de la population qui posent de sérieux problèmes économiques et sociaux depuis déjà plusieurs années.

2. 4. Activités et équipements dans le périurbain

Les zones d'habitat ne représentent en gros que la moitié des superficies urbanisées en zones périurbaines. L'autre moitié est constituée par les diverses activités économiques, équipements et services collectifs qui s'y implantent.

Outre l'agriculture, des activités industrielles et tertiaires parsèment le périurbain, mais il est vrai qu'elles sont plus nombreuses à proximité des anciennes banlieues et surtout dans les secteurs métropolisés (voir en III), où l'on trouve les principales Zones d'Activités Economiques et autres parcs technologiques. De nombreuses communes ont aménagé de petites zones d'activités qui fournissent une quantité non négligeable d'emplois dans différentes branches (métallurgie, mécanique, imprimerie, agro-alimentaire, en Seine-et-Marne par exemple). Dans le tertiaire, on peut citer les centres commerciaux et les parcs de loisirs.

Quant aux équipements et services collectifs, ils suivent plus ou moins bien la croissance locale de la population. Il est certain que dans le périurbain on constate presque toujours un retard plus ou moins accentué par rapport aux besoins : c'est le fameux " cercle vicieux " de la périurbanisation, qui conduit souvent à la " fuite en avant " des édiles territoriaux : la demande d'équipements induit un accroissement de la population qui relance à son tour une nouvelle demande d'équipements et ainsi de suite.

Malgré les gros efforts accomplis dans ce domaine, les activités et équipements périurbains ne suffisent jamais à répondre à la demande locale, en matière d'emplois ou de services. La caractéristique de ces zones consiste précisément en le besoin constant de recourir à la métropole ou à l'agglomération urbaine principale, ce qui induit une mobilité considérable des populations périurbaines, que ce soit pour le travail, les achats, les études ou les loisirs. Les migrations alternantes constituent d'ailleurs l'un des principaux critères de définition des zones périurbaines ou rurbaines : les communes dans lesquelles une majorité d'actifs ne travaillent pas sur place en font manifestement partie. D'un recensement à l'autre, on constate un

accroissement important de la mobilité, liée d'ailleurs non seulement à la périurbanisation, mais également à l'évolution des modes de vie, ce qui concerne l'ensemble de la population française.

3. La métropolisation et les nouvelles réglementations

3.1 La périurbanisation se poursuit

Même si une politique de réhabilitation et de redéveloppement continue à concerner certaines parties anciennes des grandes villes, et notamment de Paris, où le Schéma Directeur de 1994 confirme la nécessité de réaménager les anciennes zones industrielles (Plaine-St-Denis, Seine Amont), il n'en est pas moins vrai que le recensement de 1999 montre la poursuite et l'extension du phénomène périurbain. La nouvelle délimitation mise en œuvre par l'INSEE du zonage en aires urbaines (ZAU) qui remplace les Zones de Peuplement Industriel et Urbain (ZPIU) en atteste clairement.

Une aire urbaine est un ensemble de communes constitué par un pôle urbain (ville-centre et sa banlieue) et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle urbain ou dans des communes attirées par celui-ci : le recensement de 1999 a établi que 45 millions d'habitants vivent dans une aire urbaine et 48 millions dans l'espace à dominante urbaine (sur 60 millions au total). Ils se répartissent sur 354 aires urbaines.

Ce n'est à vrai dire pas tant l'augmentation brute de la population qui engendre la périurbanisation du milieu rural, même si elle existe toujours de manière modérée et ne concerne guère que les villages, les communes urbaines ayant tendance à stagner voire à perdre de la population. Il s'agit surtout de la continuation de l'accroissement de la mobilité des néo-ruraux : en 1999, 39% seulement des actifs travaillent dans leur commune de résidence contre 45% en 1990. C'est peut-être cela le principal facteur de la périurbanisation des années 2000 : cet élément explique certainement la hausse non négligeable de la population des grandes aires urbaines par rapport aux ZPIU de 1990.

Ainsi, l'aire urbaine de Paris dépasse 10 millions d'habitants, celle de Lyon 1,5 million, Bordeaux et Toulouse dépassent largement les 800000, Nantes 600000 et Grenoble atteint le demi-million d'habitants.

Si l'on prend en compte les autres facteurs de la mobilité (achats, loisirs, déplacements scolaires), cela ne fait que renforcer l'ampleur du phénomène de périurbanisation, d'autant plus que ces flux ne s'orientent plus préférentiellement vers le centre du pôle urbain, mais sillonnent l'espace en tous sens, à la faveur de

l'existence de pôles secondaires plus ou moins fournis en activités et services : par exemple les villes nouvelles ou les " villes de la couronne " francilienne (Meaux, Melun, etc.).

3.2. La métropolisation induit des inégalités économiques

L'un des principaux effets de la métropolisation consiste en ce que les nouvelles activités économiques se concentrent dans les principales agglomérations urbaines au détriment des villes moins importantes. Par conséquent, les zones périurbaines des villes millionnaires françaises seraient plus favorisées que celles des autres agglomérations : cela signifie que les premières verraient un équilibre entre habitat, services et activités périurbaines alors que les secondes ne seraient concernées que par l'habitat et les services directement liés à celui-ci.

La réalité correspond dans l'ensemble à cette image, mais avec des nuances : ainsi, en Île-de-France, région métropolisée par excellence, on peut distinguer des zones plus ou moins touchées par le phénomène dans le domaine périurbain. Par exemple, un grand quart nord-ouest du département de Seine-et-Marne se métropolise peu ou prou, surtout près de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et dans la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, un peu moins vers la ville ancienne de Meaux. Tout le reste du département, sauf la ville nouvelle de Sénart, est une zone périurbaine dans laquelle dominant l'agroalimentaire et quelques industries et activités tertiaires, datant d'avant la métropolisation. Il est certain que le Val d'Europe à Marne-la-Vallée constitue un cas particulier de métropolisation, en raison du poids considérable représenté par les deux parcs Disneyland, le nouveau centre urbain et le centre commercial régional.

En province, on trouve des exemples de métropolisation en cours ou embryonnaire à Lille-Est-Villeneuve d'Ascq, à Lyon-Est, jusqu'à L'Isle d'Abeau, à Marseille-Nord, entre l'étang de Berre et Aix-en-Provence, à Bordeaux-Mérignac ou à Toulouse-Labège et Rangueil, à Nice-Sophia-Antipolis. Tous les autres secteurs périurbains, à de rares exceptions près, ne contiennent pas (ou très peu) d'activités tertiaires ou secondaires de pointe ou innovantes. C'est donc dans ce sens que l'on peut parler d'inégalités économiques, mais qui demeurent relatives dans la mesure où le périurbain n'est jamais complètement dépourvu d'activités, ne serait-ce que l'agroalimentaire.

3.3. Les perspectives : la nouvelle loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU)

Nous venons de voir les changements de la donne depuis le début des années 90 : fort accroissement de la mobilité de la population, rôle de la métropolisation

dans certains secteurs périurbains. Pour y faire face, la loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) a pour objectif un développement des aires urbaines plus cohérent, plus durable et plus solidaire. Concrètement, cette loi reprend un certain nombre de principes contenus dans les précédentes lois d'urbanisme : loi Voynet du 25/6/99 et loi Chevènement du 12/7/99. Il s'agit notamment de promouvoir respectivement le développement durable et l'intercommunalité.

La loi SRU instaure de nouveaux documents d'urbanisme qui remplacent ceux créés par la loi Foncière de 1967. Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) se substituent aux Schémas Directeurs (SD). Ce sont des documents prospectifs fédérateurs qui doivent sous-tendre un projet clair porté par une structure pluri-communale. Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) remplacent les Plans d'Occupation des Sols (POS) ; ils doivent traduire le projet issu du SCOT dans une structure plus souple, moins rigide et plus globale que les anciens POS.

La loi Chevènement instaure en outre l'intercommunalité par le biais des communautés de communes et d'agglomérations : comme dans les Syndicats d'Agglomération Nouvelle des villes nouvelles, la taxe professionnelle est mise en commun, ce qui évite les inégalités entre communes « riches » qui ont de nombreuses activités économiques et communes « pauvres » qui en ont peu.

A priori, ces nouvelles réglementations paraissent bien adaptées aux problèmes des zones périurbaines : absence d'intercommunalité et donc de projet cohérent d'urbanisme et d'aménagement, inégalités financières entre communes, dégradation de l'environnement rural et naturel, etc. Encore faut-il tester leur application dans la durée, et c'est évidemment trop tôt pour le moment ; les effets pervers ou inattendus sont toujours à craindre, même à partir de lois apparemment bien ficelées !

Si l'on fait le bilan des propositions du Schéma Directeur d'Île-de-France de 1994, on s'aperçoit qu'il est relativement positif pour tout ce qui accompagne l'aménagement opérationnel lui-même : lutte contre les pollutions, les nuisances et les risques majeurs, protection de l'environnement, et notamment des espaces verts et agricoles. En revanche, la politique foncière et l'urbanisme paraissent avoir peu progressé dans les zones périurbaines : par exemple, le rôle de relais que devaient jouer les villes nouvelles et les villes moyennes de la périphérie francilienne n'a, semble-t-il guère fonctionné et, d'une manière générale, la périurbanisation s'est poursuivie plus ou moins anarchiquement. Par conséquent, le bilan reste très nuancé et c'est pourquoi il convient d'être prudent dans les prévisions. De toute manière, planifier le développement périurbain demeurera longtemps une véritable gageure, un pari difficile à gagner.

Conclusion

La périurbanisation française est devenue et restée depuis plus de trente ans un phénomène important, pour ne pas dire majeur : elle concerne en effet une partie du territoire et de la population de plus en plus grands ; en effet, même si les migrations résidentielles proprement dites ont tendance à régresser en volume (habitants des parties centrales des villes allant s'installer en périphérie éloignée), les transformations socio-démographiques des villes et villages périurbains les remplacent largement : de moins en moins d'actifs y travaillent sur place et dans les activités locales (agriculture notamment), de plus en plus accomplissent des migrations de travail, non seulement vers le centre de la métropole, mais également vers les pôles d'activités périphériques.

La physionomie urbaine de la France a été ainsi profondément et durablement modifiée. Même si la périurbanisation s'arrêtait brusquement, ce qui ne semble pas être le cas actuellement, ses effets ne sont pas prêts de s'éteindre. Là comme dans d'autres circonstances, les décideurs ont-ils été à la hauteur du problème périurbain et n'ont-ils pas été quelque peu dépassés par lui ?

Références bibliographiques

- ASCHER, F. (1995), *Metapolis ou l'avenir des villes*, O. JACOB, Paris.
BAUER, G.; ROUX, J.M. (1977), *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Le Seuil, Paris.
DEZERT, B.; METTON, A.; STEINBERG, J. (1991), *La périurbanisation en France*, Sedes, Paris.
DUBOIS-TAISNE, G.; CHALAS, Y. (sous la direction de) (1997), *La ville émergente*, L'Aube, Paris.
VELTZ, P. (1996), *Mondialisation, villes et territoires, L'économie d'archipel*, PUF, Paris.