



La diversité du développement périurbain des trois grandes aires urbaines normandes : la manière dont celui-ci “ fait avec ” les histoires sociales, économiques et politiques locales

Cédric Tannevet

► To cite this version:

Cédric Tannevet. La diversité du développement périurbain des trois grandes aires urbaines normandes : la manière dont celui-ci “ fait avec ” les histoires sociales, économiques et politiques locales. Géographie. 2018. dumas-02079626

HAL Id: dumas-02079626

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02079626>

Submitted on 26 Mar 2019

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.

La diversité du développement périurbain des trois grandes aires urbaines normandes

La manière dont celui-ci « fait avec » les histoires
sociales, économiques et politiques locales

Sous la direction de L. ROUGE et M. BERMOND

2017 - 2018



Remerciements

Je tiens particulièrement à remercier mes directeurs de mémoire, L. Rouge et M. Bermond. Je tiens à leur exprimer ma reconnaissance pour le temps qu'ils m'ont consacré, leurs conseils, leur écoute, les nombreux échanges, tout cela ont été très précieux pour la réalisation de ce mémoire.

Je remercie également toute l'équipe du secrétariat et de la bibliothèque du département de géographie qui m'a offert des conditions d'études optimales.

Mes remerciements vont aussi à tous les acteurs rencontrés, S. Heard de la DDTM Calvados, les maires des communes retenues, ainsi que les directeurs des agences d'urbanisme des trois principales aires urbaines normandes qui ont accepté de me rencontrer et d'échanger avec moi. Sans eux, ce mémoire n'aurait pu aboutir.

Je remercie mon entourage, mes amies et ma famille, pour leurs encouragements, les moments d'échanges et de détente, qui m'ont été d'une grande aide.

Sommaire

Introduction générale : Questionnements, problématiques, intérêts et enjeux de la recherche

..... 4

Chapitre 1 : Une géohistoire de la périurbanisation

..... 13

Chapitre 2 : Qualification des espaces périurbains normands au travers d'une lecture croisée de leurs agences d'urbanisme

..... 35

Chapitre 3 : Approcher les effets de contextes et de situations

..... 91

Conclusion générale :

..... 120

Introduction générale

La plupart des analyses¹ statistiques et cartographiques le confirment, qu'elles soient démographiques ou géographiques, le mécanisme de périurbanisation se poursuit à l'heure actuelle. Et, ce, sous différentes formes qui rendent le vocable inapproprié : rurbanisation (Bauer et Roux, 1976) tiers espace (Vanier, 2000), ville diffuse (Secchi, 2002). Cependant, le fonctionnement et la structure de ces espaces périurbains ont été profondément bouleversés depuis ces dernières décennies. Il est devenu réellement difficile de cerner spatialement ce bien nommé « espace périurbain ». Il faut donc en accepter une définition au sens large du terme. D'après Géoconfluences (2018), *« la périurbanisation correspond à l'extension des surfaces artificialisées en périphérie des agglomérations urbaines »* (Géoconfluences, 2003). Cependant, plusieurs définitions sont en tension : *« on considère parfois que la périurbanisation ne correspond qu'aux surfaces bâties en périphéries urbaines qui sont sans contact avec le bâti existant et parfois que la périurbanisation concerne toutes les constructions nouvelles en périphéries. Certaines formes d'urbanisme comme le lotissement ou l'aménagement concerté (les Zones Aménagement Concerté), et certaines formes paysagères comme l'habitat pavillonnaire ou le mitage sont symptomatiques, voire symboliques du phénomène de périurbanisation »* (Géoconfluences, 2003). Assurément, il existe une diversité d'espaces périurbains. L'INSEE parle dorénavant d'espaces à dominante urbaine ou à dominante rurale, qui connaissent une intensité variable en fonction des contextes urbains qui les génèrent et de ceux, rurale, qui l'accueille.

Le phénomène n'est pourtant pas nouveau, et s'amorce dès les années 1930, au moment où la France devient un pays majoritairement urbain. Il est issu d'un desserrement de la population et en particulier des classes populaires urbaines qui choisissent de devenir propriétaires d'une parcelle de lotissement dans ce qui sera nommé la banlieue. Ce mouvement manifeste un déclin d'attachement à la ville de la part des ouvriers, des employés et des couches populaires. On assiste à la naissance des secteurs pavillonnaires populaires en périphérie des grandes villes – et surtout de Paris. L'entre-deux-guerres est ainsi un moment de transition privilégié pour saisir la mutation du

¹ Fiches d'analyse statistique et géographique de L'INSEE et de la DATAR.

rapport des classes populaires à l'urbain (FOURCAUT, 2000). Cette mutation s'effectuera dans toutes les grandes agglomérations : Lyon, Marseille, Rouen... L'extension des lotissements a totalement pris de cours les différents pouvoirs publics. Des parcelles sont vendues par un spéculateur qui ne construit pas la maison et l'absence de promoteurs conduit à la construction autonome prenant parfois la forme de lotissements qualifiés de « mal lotis », car parfois sans eau, gaz et électricité (Fourcaut, 2000). Cependant, en quelques années, ce processus d'urbanisation anarchique sera davantage contrôlé par les pouvoirs publics. Pour ce faire, plusieurs phasages sont à déplorer ; de 1919 à 1924, les lotissements se construisent de manière incontrôlée en marge des villes. Dès 1924, l'État tente d'intervenir et de contrôler ce phénomène. À partir de 1928, il contribue même à les aménager, visant à élaborer des quartiers respectables et vivables grâce à la viabilisation par les pouvoirs publics². Le territoire national entamera quelques décennies plus tard, dans les années 1960, un nouveau cycle de desserrement urbain.

Ce cycle, qualifiée de périurbanisation est caractérisée par un nouveau mode de croissance urbaine qui se traduit par une discontinuité avec l'agglomération existante. Ainsi, des espaces auparavant agricoles et naturels, souvent qualifiés de ruraux, vont ainsi se métamorphoser et être progressivement intégrés, au fur et à mesure de la poursuite du processus, au fonctionnement du système urbain. Ces espaces périurbains ainsi nommés ne renvoient plus à l'image traditionnelle d'une campagne agricole nourricière, vivant en autarcie par rapport à la ville ; mais à une campagne multifonctionnelle de plus en plus liée à un mouvement de « métropolisation ». Dans son ouvrage *Métapolis où l'avenir de la ville* (1997), F. ASCHER nous propose le terme de métapole pour caractériser l'ensemble que constituent la ville et sa périphérie. On assiste à un accroissement de vastes aires urbaines de plus en plus peuplées, mais aussi de plus en plus discontinues, hétérogènes et multipolaires. Il s'agit dorénavant de prendre en compte les changements d'échelle et la forme des villes, liées à la révolution des transports et des télécommunications. La ville contemporaine deviendrait une vaste conurbation polycentrique et discontinue.

² A. FOURCAUT, « La banlieue en morceaux. La crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres », éd. Créaphis, Grâne, 2000, pp 1-51.

De ce fait, la périurbanisation correspond aujourd'hui à une réalité géographique qui semble focaliser l'attention et être au cœur de l'actualité territoriale. Cependant, ces dernières années, les espaces périurbains semblent affectés par des préoccupations environnementales. Pour autant, l'offre en matière d'habitat périurbain apparaît être le marché qui prospère le plus sur le territoire Français³.

La question périurbaine est en particulier discutée dans les scènes locales, notamment à l'occasion de la mise en œuvre de PLU (Plan Local d'Urbanisme), ou de l'élaboration d'un SCoT (Schéma de Cohérence Territorial). Ces débats révèlent une multitude de représentations : espace-dortoir, espace de ségrégation, espace multifonctionnel, etc. Il existe autant de représentations qu'il y a de préoccupations autour de ces espaces : étalement urbain, qualité des formes produites, consommation d'espace agricole, évolution de l'accès aux transports, aux services et aux équipements. Ces représentations génèrent de fortes interrogations :

- Les espaces périurbains sont-ils des espaces de sectorisation sociale ?
- Incarneront-ils un espace renouvelé, à l'aune de nouvelle(s) tendance(s) ?
- Quel devenir dans un système « métropolitain » de plus en plus élargi ?
- Certaines petites et moyennes villes tendent-elles à devenir de nouveaux pôles urbains – des relais de cette péri-urbanisation ?
- Qu'elle ait la durabilité environnementale de ces espaces au regard des modes de vie et des modes de gouvernement ?

Pour certains chercheurs les espaces périurbains évoluent vers un fonctionnement de plus en plus autonome et s'affranchissent finalement peu à peu d'une logique unique centre-périphérie, auxquels ils étaient, jusqu'à récemment, associés. Certains auteurs parlent même d'un processus de « recentrage » (M. BERGER et M-C. JAILLET, 2007), autour des bourgs et des petites villes prises dans la dynamique métropolitaine. Parallèlement, nous remarquons une forte corrélation entre un tissu « fourni » de services et d'équipements et la vitalité des espaces périurbains, et ce, au sein même

³ Centre d'observation de la société, « *L'habitat périurbain poursuit son essor* », 2017

d'une couronne périurbaine⁴. En 2018, le fait de se déplacer d'une ville à une autre, d'un territoire à l'autre ou d'une aire urbaine à l'autre, est devenu fréquent pour nombres de ménages. Ces parcours nécessitent parfois autant de temps de trajet, voire moins que pour se rendre dans sa propre agglomération. Aujourd'hui, les habitants pratiquent chaque jour plusieurs échelles spatiales selon leurs habitudes, qu'ils aillent au travail, consomment divers services et activités ou entretiennent différents liens sociaux. Ce constat semble favoriser les espaces les mieux desservis par les réseaux de circulation. Ainsi les espaces qui se trouvent aux carrefours des circulations voient leur valeur augmenter. La France urbaine des années 2000 semble être entrée dans une mutation complexe des métropoles et des aires urbaines (*Le processus de métropolisation et l'urbain de demain* ; d'après l'atelier 1 des Entretiens du Certu, 2013).

Ces espaces aux portes de la ville ou dans le halo des métropoles sont déjà et seront de plus en plus confrontés à de nouveaux enjeux : diversification de l'offre résidentielle et des types de ménages, adaptation des modes de transports et des mobilités, nouveaux modes de gestion des espaces agricoles et naturels ...

Autant de figures à explorer à l'aune du contexte normand dans lequel nous pouvons retrouver les scénarios inspirés de la *Revue d'études et de prospective*⁵ dirigée par M. VANIER et ses collaborateurs. :

Scénario 1 : *Densification de l'urbain, plus particulièrement du pôle urbain.* La ville l'emporte sur la couronne périurbaine, qu'elle assimile. Le mécanisme de périurbanisation diminue et ne devient qu'une composante « secondaire » ; entièrement dépendante de la ville-centre sous l'impulsion d'un système « métropolitain ». Ce scénario est en adéquation avec les lois du Grenelle I et II qui prévoient de lutter contre l'étalement urbain. Le tout paraît d'autant plus cohérent, si l'agglomération connaît une morphologie contraignante pour le développement d'espaces artificialisés.

⁴ Atelier des territoires, « la métropole caennaise et ses territoires périurbains », Caen, 2016.

⁵ DATAR 2040, « *Prospective périurbaine et autres fabriques de territoires* » n°2, Paris, 2010.

Scénario 2 : Poursuite du mécanisme de périurbanisation à intensités variables. Desserrement urbain sur des territoires de faibles densités, on assisterait à un certain étalement spatial dans des campagnes dites multifonctionnelles. Il est, par ailleurs, nécessaire d'utiliser des mobilités et/ou des méthodes de construction durables et soucieuses des normes environnementales. Ce scénario permet aussi de se réapproprier certains lieux tels que les friches industrielles, il permet la reconquête des anciens bourgs ruraux qui subissent une déprise démographique ; voire envisage la reconstruction d'un parc devenu obsolète.

Scénario 3 : Hégémonie des espaces périurbains. Développement et présence de nombreuses offres de transports multimodales et interconnexion entre les différentes aires urbaines. Persévérance de la mise en tension entre les surfaces agricoles nourricières et les espaces urbanisables. Possible partage des compétences avec la ville centre : décentralisation et naissance de pôles urbains dits « secondaires », mais avec pour conséquence l'affirmation de polarités intermédiaires fortes. Ce scénario fait ressortir l'importance des aménités paysagères : mer, montagne, et/ou la présence de services et d'équipements spécifiques : lignes TGV, aéroports, stations balnéaires, qui peuvent expliquer ce regain de vitalité.

Il n'est cependant pas exclu que l'on retrouve deux scénarios différents au sein même d'une aire urbaine, en corrélation avec les priorités stratégiques et la coordination des acteurs territoriaux.

Pour analyser ces différentes composantes, le projet d'initiation à la recherche dans le cadre du Master 1 envisage d'appréhender ces questions, en comparant les formes et les dynamiques de ce processus de périurbanisation dans les trois principales aires urbaines normandes. La problématique s'intitule ainsi :

La diversité du développement périurbain des trois grandes aires urbaines de la région normande et la manière dont celui-ci « fait avec » les histoires économiques, sociales et politiques locales ?

Pour mener à bien cette recherche, il conviendra de caractériser les différents types d'espaces périurbains et la/les manière/s dont ils sont produits.

Positionnement scientifique

Afin de répondre au mieux à la problématique de l'objet d'étude, ma réflexion s'ancre dans le courant de la géographie sociale qui s'est élaborée à partir des années 1960⁶. Cette branche de la géographie s'attache à révéler les logiques de production et de reproduction des inégalités sociales dans l'espace. Sans oublier, Armand Frémont et ses collègues qui innoveront dans « *La géographie sociale* » en 1984. Le moteur de la géographie sociale est bien le (dys)fonctionnement de la société (Séchet et Veschambre, 2006). Par ailleurs, les géographes ont observé que la géographie dite quantitative ne pouvait pas, à elle seule, résoudre les problèmes liés à notre société. Ils ont alors voulu fonder une géographie capable de penser les problèmes de nos sociétés, et ainsi mettre au point des outils pour les aider.

C'est au travers de cette posture d'étudiant « chercheur » que je me place, des prémices des années 1970, où la géographie sociale et la géographie rurale se sont vivement intéressées à l'objet périurbain à travers la sortie de l'ouvrage *La rurbanisation ou la ville éparpillée* (Bauer et Roux, 1976) ; ou encore, le colloque d'Angers (1986) évoquant les périphéries urbaines - un ouvrage fondateur de ce champ de recherche. Bien qu'aujourd'hui, nous nous interrogeons sur les « périphéries » des pôles urbains, certains semblent devenir des pôles intermédiaires et émergents, selon différentes intensités, modalités et diversités... L'intérêt est donc porté sur les préoccupations sociales et sur leurs aspects géographiques.

Démarche méthodologique

Ma démarche hypothético-déductive consiste, à partir de plusieurs hypothèses, à interpréter un cas d'observation. Cette phase d'élaboration d'une à plusieurs hypothèses s'insère donc dans un modèle de géographie sociale, humaniste, mais aussi spatial. Le

⁶ D. GIBAND, « *Penser et faire la géographie sociale* », Géographie sociale ou géographie postmoderne ? pp. 243-261.

géographe s'attache à observer les hommes qui modèlent les paysages que l'on a choisi d'analyser. Cela permet de comprendre les logiques de leurs interventions et les objectifs qu'ils se fixent. Ainsi nous sommes amenés à les interroger. L'étudiant chercheur doit parallèlement recourir à des données collectées par de grandes administrations de l'État. Le but est d'interpréter l'observable, pour ainsi comprendre comment le phénomène est vécu par les habitants qui y ont contribué, ou qui contribuent encore à le modeler. Le géographe s'attache à la territorialité, aux représentations de l'espace et aux identités des populations analysées, tout autant qu'à l'espace, dans lequel elles évoluent⁷.

La présente étude s'appuiera sur un travail de terrain : des observations suivies d'entretiens avec les agences d'urbanisme enrichiront mon analyse. Dans ce sens, je souhaite favoriser trois approches que sont : l'approche comparative, compréhensive et systémique.

Une pluralité d'approches géographiques

L'approche comparative semble adaptée à mon objet. Elle est l'un des principes fondateurs d'une géographie renouvelée à partir des années 1960. Cette approche se caractérise par de multiples comparaisons. La gestion des ressemblances et des différences vaudra davantage la peine d'être posée. Elle permet de refuser le fait d'attribuer un sort à chacune de mes entités géographiques et de les fondre dans un modèle unique. L'approche comparative sera accompagnée d'une approche systémique, qui se traduit par une dynamique souvent complexe faite de niveaux d'organisations hiérarchisées et enchevêtrées (de la commune, de l'aire urbaine, des relations régionales et interrégionales, par exemple). L'approche systémique est donc un levier, une approche efficace pour parvenir à une meilleure connaissance de notre objet. Pour finir, l'approche compréhensive met l'accent sur l'individu ou un groupe d'individus qui interagissent avec leur environnement et finissent par le modifier. Ce qui n'est pas sans générer une étroite relation entre les images que l'on se fait de notre environnement (résidentiel, par exemple) et le comportement des individus qui en découle.

⁷ Guy Di Méo, Extrait de Géographie sociale et territoire, éd. Nathan, 1998.

La complémentarité de ces trois démarches devrait m'amener à concevoir une vision d'ensemble de mon objet et, par ailleurs, me permettre d'appréhender de manière efficace les méthodes et les outils à ma disposition.

Une méthode mixte : une complémentarité opérationnelle

Pour ce mémoire d'initiation à la recherche, j'ai utilisé une méthode nommée « mix-methods ». Dans un premier temps, j'ai réalisé un travail quantitatif qui m'a permis d'analyser les données statistiques et leur traitement informatique. J'ai utilisé les nombreuses bases de données sur les espaces périurbains des trois principales aires urbaines sur le site de l'INSEE (exemple : *table d'appartenance géographique des communes ; évolution et structure de la population*). Dans un second temps, j'ai engagé une démarche plus qualitative. Celle-ci permet au géographe de comprendre les différentes opinions, de comprendre pourquoi les citoyens pensent ceci ou cela, pourquoi ils s'autorisent ou non telle ou telle pratique, ou encore comment ils s'approprient leur environnement. Les études qualitatives ont apporté des informations, et ont aidé à proposer des perspectives complémentaires de l'approche dite quantitative. (Annexe : *Schématisation de ma démarche méthodologique*)

Parallèlement à la mise en œuvre du protocole de recherche, j'ai tenté de faire un état de l'art de mon objet d'étude. Par le biais de lectures des travaux sur les espaces périphériques de plusieurs auteurs/chercheurs. Ensuite, avec les outils à ma disposition comme les données INSEE et Perval, j'ai réalisé diverses cartes à l'aide d'un système d'information géographique. Il me semblait approprié de concevoir des cartes diachroniques : des années 1968 à nos jours, en fonction de différentes variables : CSP, densité de population, densité du bâti... Parallèlement, par le biais d'observations, d'entretiens avec des agences d'urbanisme et avec des élus locaux, j'ai tenté d'analyser plus en détail la dynamique de ces entités a priori « hétérogènes ». Pour finir, il m'apparaissait intéressant d'approfondir mon travail à l'échelle de l'aire urbaine caennaise et d'étudier le cas de quelques communes, ce dans le but d'analyser les relations avec le pôle urbain caennais. Pour ce faire, j'ai élaboré un guide d'entretien, afin de m'entretenir avec les différents acteurs ciblés précédemment. Les interrogations

portaient sur différents thèmes comme la présentation de l'interviewé, les caractéristiques du terrain(s) d'étude(s) et les diverses entrées thématiques à développer (Annexe : *grille d'entretien*).

Premières hypothèses et raisonnements

Plusieurs questions ont guidé mon travail ; la périurbanisation se développe-t-elle de manière identique ? Quels paysages se dessinent ? De quelles manières cet espace est vécu ? Travailler sur les espaces périurbains invite à questionner les parcours résidentiels des ménages, des facteurs de proximité ou non de la ville et de l'installation ancienne ou récente de ces populations. Cet espace produit est-il original, hybride entre ville et campagne, en quête d'identité ? Observe-t-on des différences selon les aires urbaines et dans les aires urbaines selon les contextes ? Les acteurs politiques de ces espaces ne seraient-ils pas à la recherche de (re)configurations territoriales ? Existe-t-il des dynamiques périurbaines différentes au sein d'une même couronne : d'une commune périurbaine qui tend à se renforcer à une commune plus diffuse et plus rurale dans ses attraits ? La pérennité de ces espaces est-elle confirmée ?

Autant de questions auxquelles il me faudra tenter de répondre à l'aide d'entretiens semi-directifs, mais aussi en interprétant mes observations. Je devrais ainsi mettre l'accent sur l'image que les acteurs rencontrés se font de l'espace périurbain et du processus de périurbanisation et sur la manière, dont ils se l'approprient.

Première partie

Une géohistoire de la périurbanisation

Cette première partie est consacrée à l'explication du contexte à la fois physique, social et historique, dans lequel se situe le travail d'analyse cartographique et de terrain présenté en deuxième partie. Elle présentera le contexte épistémologique et historique, dans lequel se situe mon initiation à la recherche.

Pour ce faire, nous aborderons, dans un premier temps, la pluralité des termes pour définir l'espace périurbain. Nous verrons que cet espace ne connaît, à ce jour, encore aucune réalité univoque. Ensuite, nous évoquerons la notion de villégiature jusqu'à l'affirmation d'un espace péri-urbain. Pour finir, nous réaliserons une rétrospective, une histoire de la périurbanisation en Normandie et un panorama de celle-ci, en nous focalisant sur : l'histoire, la morphologie et les enjeux sociaux que révèlent les trois principales aires normandes de mon objet d'étude.

1. Le périurbain en question

1.1. L'espace périurbain : une réalité plurivoque

Les tentatives de définition de ce nouvel espace gagné sur le rural où se sont massivement construites des maisons individuelles se sont multipliées ces dernières décennies. Le périurbain fait partie des mots que l'on avance, sans toujours savoir quelle signification on lui donne. Cet espace est, tour à tour, associé à des représentations positives puis négatives. Pour ce faire, il convient d'interroger celles-ci, qu'elles soient positives, négatives ou homogénéisantes ?

Ainsi, d'après G. BAUER et J.M ROUX (1976), ils définissent la « *rurbanisation* » comme « *le déploiement et la dissémination des villes dans l'espace* ». Leurs analyses évoquent le fait que des personnes sont désireuses de travailler en ville, tout en préférant le mode de vie rural. Ils mentionnent que « *même la moins rapide dissémination des villes dans l'espace a donc changé fondamentalement le rapport des habitants et de leur espace géographique* ». Pour eux, la « *rurbanisation* » est d'abord le déversoir d'une croissance démographique qui ne peut trouver place au centre des villes pour de simples raisons d'espace. Elle se caractérise par un espace situé entre ville et campagne où il faut avant tout, dans leurs critiques, cesser de croître l'urbain, si l'on souhaite garder le caractère rural de nos territoires.

Parallèlement, M. VANIER (2000) va consacrer le terme de « *tiers espace*⁸ » pour caractériser ce phénomène, et souligner le continuum de situations intermédiaires de première génération, n'ayant donné lieu à aucune forme d'institutionnalisation particulière. Ce « *tiers espace* » croît rapidement, « *dans les périphéries des métropoles, le long des grands couloirs de circulations, ou dans les interstices des réseaux de villes petites et moyennes qu'ils polarisent* ». Selon lui, l'espace périurbain n'a pas attendu qu'on le nomme pour s'affranchir d'une territorialité propre.

⁸ M. VANIER, « *Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique* », Revue de géographie, 2000, n°88/1, pp. 105 – 113.

Autre concept, d'après B. SECCHI dans *L'émergence de la ville diffuse* (2002), qui évoque le terme de « *ville diffuse, dispersée qui sera l'icône du XXI^e siècle* ». La « *ville diffuse* » va de pair avec un mode de vie fondé sur la maison unifamiliale avec jardin. Elle est d'abord caractérisée par la présence de maisons individuelles et la forte présence de la campagne, où elle s'étend, sans que cette dernière disparaisse. B. SECCHI évoque, comme bien des auteurs, une campagne et une urbanisation qui s'entremêlent, constituant ce qu'il qualifie une « *peau de léopard* ». L'absence de centre domine dans ce concept à la différence du terme périurbain, qui admet et insiste sur la dépendance des rapports avec le centre. Le concept fait d'autant plus référence aux entreprises, services et équipements présents sur le territoire, et pas seulement à l'accroissement des logements.

Ces concepts font clairement apparaître la diversité des analyses concernant les espaces péri-urbains, qui rendent compte, à la fois de la diffusion du phénomène à l'échelle nationale, et finalement, de ses singularités selon les divers contextes locaux et nationaux. Cet emboîtement d'échelle transforme les caractéristiques morphologiques de ces territoires avec une « *interpénétration* » du rural et de l'urbain, leurs liaisons avec le centre urbain et leurs évolutions à terme. Le contexte local aurait une place prépondérante pour appréhender ce mécanisme. Le périurbain s'avère être un laboratoire d'autres modes de vie qui ne peuvent être évalués à l'aune des modèles d'urbanité issus des villes-centres (Charmes et *al.*, 2013). Les communes de cet espace périurbain ne possèdent évidemment pas tous les attributs symboliques et fonctionnels des villes – et *a fortiori* des centres-ville –, mais on observe une réelle envie de gagner en urbanité, tant dans leurs paysages ou dans la morphologie de leurs centres-bourgs, mais sans pour autant faire disparaître complètement les composantes rurales. Ces espaces confirment leur attractivité, du fait qu'ils offrent la possibilité de concilier un minimum d'urbanité et l'accès à une maison individuelle.

D'après M. VANIER, *Dans l'épaisseur du périurbain* (2012, pp. 211 – 218) : « *on peut alors avancer que le périurbain est une situation, la périurbanisation un processus, et la péri-urbanité un attribut* » (au sens neutre du terme).

1.2. Des premières traces de villégiature à un espace périphérique sous dominance urbaine

La première vague périurbaine est présentée comme un phénomène de villégiature aristocratique, puis bourgeoise, à l'époque contemporaine, qui fut conditionnée par le développement des chemins de fer dès le second tiers du XIX^e siècle, et par la même occasion, qui est couplée au développement des formes urbaines balnéaires (Trouville-Deauville, Vichy, la Côte d'Azur). Ce phénomène va se répandre dans les environs des grandes villes – en particulier dans les secteurs de fortes aménités paysagères et il va servir, bien souvent, de levier à l'amorce de ce que l'on nomme aujourd'hui la périurbanisation (Faure, 2005).

Quelques décennies plus tard, les premières cités jardins, transférées du concept théorisé par l'urbaniste britannique Ebenezerd HOWARD, vont être construites. Ce modèle urbain va progressivement démocratiser la petite maison avec jardin comme le modèle social, voire idéal de vie à atteindre ; celui que nous connaissons encore aujourd'hui⁹ (photographie ci-jointe).



Cette vague va se poursuivre jusqu'à l'entre-deux-guerres en lien avec l'industrialisation, selon des modalités plus désordonnées et au gré des opportunités. Les usines migrent vers la périphérie pour un besoin d'espace et en raison des nuisances qu'elles génèrent (bruits et odeurs). Ces installations industrielles en périphérie des villes vont générer un regroupement de familles issues des classes ouvrières qui se logent dans des petits immeubles proches. Les lotisseurs vont être les premiers aménageurs de l'espace et favoriser une dispersion de l'habitat, un mitage, qui résulte d'une absence de tout contrôle étatique et de tout cadre législatif.

⁹ L. ROUGE, « *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain. Les « captifs » du périurbain ?* », Thèse, Toulouse, 2005.

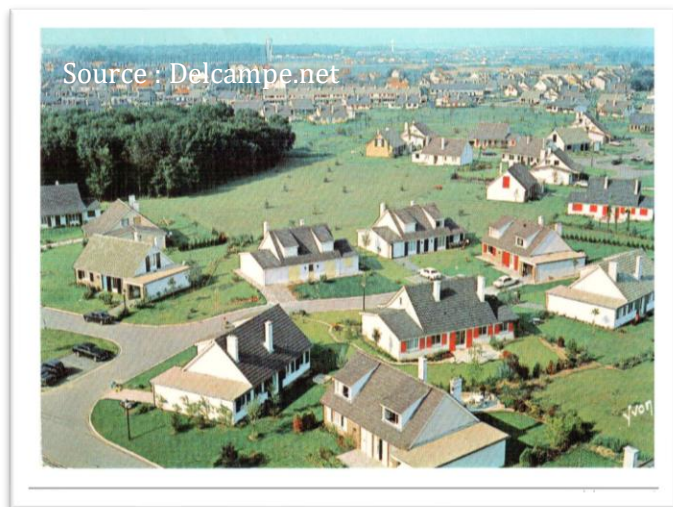
Les mouvements sociaux et la crise du logement vont s'accroître durant cette période, pour cause, la construction très réduite de logements conduisent au vote de la loi Loucheur (1928). Elle prévoyait la construction sur cinq années de 200 000 HBM (Habitat Bon Marché) et 60 000 logements à loyer moyen. Cette loi va avoir un impact considérable sur le développement et la consolidation d'une « banlieue pavillonnaire » dans les périphéries immédiates de nombreuses villes. Ce mécanisme s'inscrit dans l'esprit de deux dispositions législatives précédemment instaurées : la loi Siegfried (1894), qui a finalement ouvert la voie en proposant des mesures fiscales en faveur de l'accession à la propriété ; et la loi Strauss (1906) qui a permis aux communes de financer le logement social et défini le prix des loyers moyens : une réelle renaissance d'une action publique et étatique favorisant le logement social – un logement social d'abord pavillonnaire.

Les banlieues se transforment et les communes rurales continuent de s'urbaniser, plus ou moins vite selon le rythme de l'industrialisation des villes. Les cités jardins vont aussi être érigées afin de décongestionner les grandes villes industrielles surpeuplées et désorganisées. Cet enchevêtrement de mesures n'a fait que renforcer le désir d'accéder à la maison individuelle avec jardin : un pas vers la diffusion d'un modèle sociorésidentiel qui prendra son essor, en France, après la Seconde Guerre mondiale.

Dès les années 50, des zones pavillonnaires vont progressivement apparaître et parfois même se densifier – en lien avec la mise en œuvre du Plan Courant. En 1953, le Ministre de la Reconstruction et du Logement, Pierre Courant, fait voter une loi qui met en place une série d'interventions (que l'on nomme "Plan Courant") facilitant la construction de logements, tant du point de vue foncier que du point de vue du financement (primes à la construction, prêts à taux réduit, etc.). Ce plan va officialiser les premières Zones d'Aménagement Concerté (ZAC). Les dégâts urbanistiques, que va alors causer la prolifération anarchique des banlieues pavillonnaires, vont largement être critiqués. Les Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM), dont la figure médiatique est LE CORBUSIER, vont privilégier le logement collectif au détriment du logement individuel ; entre le milieu des années 1950 et le milieu des années 1970, la production est marquée par un urbanisme de barres et de tours, inspirée des leçons de l'architecture moderne précédemment citée.

Ces grands ensembles ont avant tout permis un large accès au confort moderne (eau courante chaude et froide, chauffage central, équipements sanitaires, ascenseur, etc.) notamment pour les ouvriers des banlieues, les résidents des habitats insalubres, les rapatriés de la guerre d'Algérie et la main-d'œuvre des grandes industries. Ils génèrent aussi une rupture morphologique urbaine, ce mode d'habitat ne va pas tarder à être revendiqué par des personnes que la croissance de leurs revenus va inciter à réclamer de meilleures conditions de vie et d'habitation. Rapidement, ces mêmes personnes vont préférer une maison individuelle avec jardin.

Mais le basculement vers un développement massif se fait à partir de 1965 avec les *Levittowns*¹⁰ du Mesnil-Saint-Denis (photographie ci-jointe, Yvelines), de Lésigny (Seine-et-Marne), ou de Mennecy (Essonne). Ces opérations sont spécifiques d'un développement périurbain par leur étendue et le dégagement de leurs horizons - exportées des USA - ces opérations de lotissements pavillonnaires de types « nouveaux villages » ont été rapidement transposées autour des grandes villes françaises. Parallèlement, des liaisons ferroviaires et routières radioconcentriques vont se mettre en place afin de faciliter les accès au centre-ville et rendre possible l'extension des zones urbanisables. Ces édifications témoignent de l'engagement de l'État, au sortir de la Seconde Guerre mondiale, dans une vaste politique du logement.



Dans la seconde moitié des années 1960, la rationalisation de la maison individuelle prend une tournure nouvelle. Le ministère de l'Équipement, nouvellement créé, il faut promouvoir une forme urbaine concurrente de celle du quartier pavillonnaire

¹⁰ I. GOURNAY, « *Levitt France et la banlieue à l'américaine* », Histoire urbaine, 2002, pp. 167 – 188.

anarchique, par le biais d'une politique de la maison individuelle groupée. C'est ce que va proposer le concours Chalandon qui précède de plusieurs années la fin « officielle » des Grands Ensembles, le déclin de la construction collective et la chute du secteur locatif HLM. À l'inverse, il va accompagner un mouvement déjà largement amorcé de diffusion de l'accession à la propriété et d'essor du secteur individuel.

Force est de constater quelques décennies plus tard, que la loi SRU (1999) qui impose aux importantes communes (< 3 5000 habitants) agglomérées de disposer d'au moins 20% de logements sociaux s'avère décisive. Ce taux est revu à la hausse et porté à 25% (en 2013). Il a été en partie institutionnalisé pour contrecarrer le processus de périurbanisation. Il n'a pour autant pas changé la tendance. Bien au contraire, dans beaucoup de régions, on constate même que celui-ci s'accroît par l'assimilation administrative de communes de plus en plus éloignées de la ville-centre comme c'est le cas en Normandie.

Ce mouvement dans son ensemble se caractérise par sa force et surtout par sa diffusion rapide. Nous assistons à une forte augmentation du nombre de communes dites urbaines et périurbaines ou multipolarisées, par conséquent, à un accroissement de l'espace urbain. D'après les travaux de l'INSEE, le nombre de communes urbaines a triplé entre 1936 et 1990. Encore aujourd'hui, le phénomène continue de prendre la forme d'une extension spatiale, toujours de plus en plus éloignée de la ville-centre. C'est un fait majeur sur les nouvelles modalités d'habiter de la part des sociétés contemporaines.

1.3. Rétrospective et retour sur l'histoire des trois principales aires urbaines normandes

1.3.1. Caen, une ville marquée par sa reconstruction

Caen est une ville sortie de l'écrin de sa vallée dans l'entre-deux guerre (Poussard, 1994). La reconstruction achevée, les grands ensembles de logements encadrent l'agglomération caennaise et en dessinent ses contours : Calvaire Saint-Pierre, Guérinière, Grâce de Dieu... Dès la fin de la guerre, on peut affirmer que Caen est devenue une « grande » ville ; sa population a doublé (61 334 en 1936 ; 110 266 en 1968, d'après l'*INSEE*). L'amélioration des conditions de vie s'avère indiscutable et de nouvelles activités s'y sont alors implantées. On distingue une urbanisation, qui a happé les communes anciennement rurales avoisinantes pour accueillir des nouveaux résidents caennais, créant successivement trois couronnes périphériques¹¹. Les premières années d'après-guerre, l'urbanisation s'est développée de manière radioconcentrique ; d'abord dans la ville centre, ensuite dans les autres communes de plus en plus éloignées qui constituent aujourd'hui l'aire urbaine. La reconstruction caennaise a-t-elle été un facteur de développement ?

Après la vague de reconstruction du centre-ville caennais, la nécessité de production de logement s'est traduite par la croissance urbaine autour de la ville, gagnant progressivement, par différentes phases, les différentes communes rurales. Dans les années 1955, la reconstruction de la ville centre s'achève et apparaissent alors les premiers grands chantiers d'immeubles d'habitats collectifs : la Guérinière et la Grâce de Dieu.

Parallèlement, on observe des logements qui sortent de terre dans les communes périphériques. Suit alors une réflexion autour d'une nouvelle définition de l'espace caennais incluant alors le développement de son agglomération. Néanmoins, durant ces années, la construction architecturale sur l'ensemble métropolitain et en Normandie semble adopter la stratégie des grands ensembles collectifs ; elle vise notamment à

¹¹ A. POUSSARD, « Caen. Parcours dans l'agglomération », Terre et sociétés, 1994, 297p.

accueillir les rapatriées d'Afrique du Nord, mais également héberger les travailleurs en masse du secteur industriel. Tout est nouveau sur ces anciennes terres agricoles. On y retrouve que peu d'équipements et de services, des quartiers qui ne semblent pas être réellement fédérés. Le phénomène de périurbanisation n'atteint alors pas automatiquement toutes les communes, mais bien celles qui desservent le mieux le centre de l'agglomération : *« Alors que les principales circulations, fort épisodiques, traduisaient encore il y a peu les activités agricoles de la commune, ce sont maintenant, matin puis soir, des files de voitures des nouveaux résidents partant passer leur journée à la ville, puis y revenant pour le repos, qui rythment la vie des villages que l'urbanisation a rejoints puis dépassés »* (A. POUSSARD et al, 1994).

L'agglomération se trouve en quelques décennies en mutation, et voit s'affirmer toujours plus le processus de périurbanisation. En 1968, la perspective de la constitution d'un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) voit le jour, mais très rapidement, on va s'apercevoir que celui-ci est trop ambitieux en prévoyant d'urbaniser jusqu'à la mer. Il fallait alors mettre en place une urbanisation polycentrique afin d'éviter une ville continue et dense, mais bien redistribuer partiellement en créant des centres-relais qui pourront organiser autour d'eux la distribution des résidences et des activités. Cette organisation morphologique caractérise aujourd'hui l'aire urbaine caennaise. Une urbanisation ayant pris des formes nouvelles, beaucoup plus individualisées que collectives, telles que nous les connaissons aujourd'hui.

1.3.2. Du centre à la périphérie

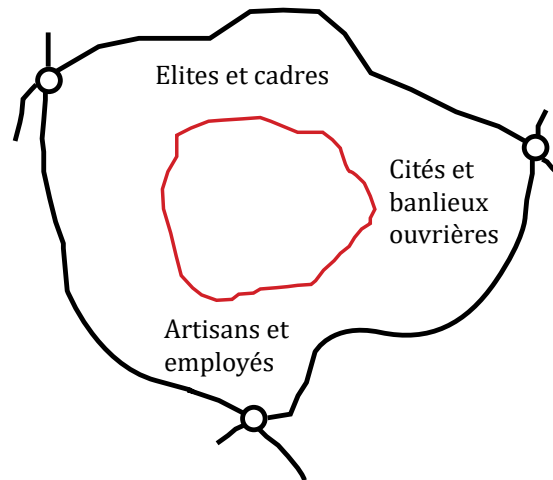
Caen a connu une industrialisation tardive, mais tout de même caractérisée par la localisation de grandes unités de production : Saviem-Renault, Moulinex, Citroën, Société Métallurgique de Normandie. Au début des années 1960, la déconcentration des activités de l'ouest parisien va permettre à Caen de bénéficier d'un développement industriel. Les dynamiques des divers espaces industriels peuvent également en partie traduire les différentes formes d'urbanisation de l'agglomération : développement d'une péri-industrialisation de petites et moyennes entreprises le long des grands axes routiers, ou encore à proximité des limites communales caennaises, à l'est. Ces espaces sont caractérisés par des communes ouvrières, des banlieues, qui tentent d'enrayer le

chômage de certains quartiers déjà évoqués (la Guérinière et la Grâce de Dieu). Par la suite, la dynamique industrielle va perdurer et s'installer progressivement dans les zones périurbaines. Ces parcs d'activités sont étroitement corrélés à la croissance démographique présente sur ces deuxième et troisième couronnes. Au fil du temps, ces espaces industriels vont pour certains s'essouffler au profit des activités tertiaires : exemple du déclin du plateau nord de Caen, avec la fermeture de la Société Métallurgique de Normandie (SMN) dans la commune de Colombelles qui inéluctablement marque la fin d'une ère industrielle dans l'agglomération caennaise et l'amorce douloureuse de sa reconversion.

Au nord, la Côte de Nacre est, quant à elle, caractérisée par un coût du foncier particulièrement élevé, donc accessible qu'à un nombre restreint de ménages : Mathieu, Anisy, Colomby-sur-Thaon... Ce territoire cherche à attirer de nouveaux résidents. Cependant, il connaît aussi une multiplication de résidences secondaires.

Au sud, la Campagne de Caen reste faiblement peuplée et va toutefois se redynamiser lors de l'essor des lotissements pavillonnaires : véritable relais de l'extension de la ville appuyé par des nouvelles modalités d'urbanisation. Ces extensions sont caractérisées par le logement individuel en accession à la propriété, la réussite sociale et une certaine forme d'indépendance et de tranquillité. Dans le prolongement bourgeonnent des lotissements successifs, qui vont jusqu'à constituer un ensemble urbain s'agglomérant au fur et à mesure de son développement par juxtaposition de lotissements dans les villages périphériques en raison d'un foncier accessible.

Schématisation du modèle caennais :



Autres éléments : on remarque une étroite corrélation entre l'extension spectaculaire des couronnes périphériques et l'évolution de la répartition des fonctions commerciales dans l'agglomération. Phénomène globalisé, que l'on retrouve à chaque entrée de ville qui absorbe quotidiennement les populations sur une vaste superficie, qui ne cesse de s'accroître au-delà des limites de la ville, puis celle de l'agglomération. Ces zones commerciales ne sont pas sans susciter de nouvelles pratiques aux portes de la ville : loisirs et restaurations rapides viennent compléter les activités des centres commerciaux. Ces zones viennent capter les flux des résidents de l'agglomération, qui jugeront par la suite inutile de « s'aventurer » dans la ville centre, étant donné que leurs divers besoins sont sur place.

Dans l'espace caennais, le processus de périurbanisation s'est donc développé par diverses vagues successives, s'organisant en plusieurs zones circulaires aérées. Ce phénomène va indéniablement engendrer des « migrations » journalières, qui tendent à croître : du quartier à l'ensemble de l'aire urbaine de plus en plus étendue et éclatée, sans oublier les relations interdépartementales et interrégionales.

Aujourd'hui, ces communes semblent soucieuses de garder un cadre villageois et de protéger les territoires agricoles normands. Mais seulement, ne faudrait-il pas veiller à éviter les incohérences dans l'implantation d'équipements et de services, et de déterminer au préalable les espaces à protéger et à bâtir ? Pour ce faire, la prescription

d'un Plan Local d'Urbanisme permet d'orienter l'évolution de la croissance ou non du territoire : de la croissance urbaine dans un cadre déterminé.

1.3.3. La Normandie

La Haute-Normandie est un vaste espace constitué de zones urbaines et périurbaines. Le Havre y contrôle l'estuaire, mais son aire d'influence semble vite bloquée dans l'intérieur par celle de Rouen. L'évolution territoriale hérite des formes de l'histoire, la structuration régionale se fait en effet autour de l'axe de la Seine. Conjointement, les communications intra et infrarégionales ne relient qu'assez mal les principales villes avoisinantes. Un détail qui a son importance dans un contexte d'intense mobilité quotidienne de la main-d'œuvre se dispersant assez loin en zone rurale.

1.3.3.1. Rouen « métropole »

Rouen, 5^e ville Française au début du XIX^e siècle, célèbre par ses draperies, ses faïences, ses écrivains, puis son industrie, a finalement souffert dans son développement, suite à son rôle d'avant port de Paris. La ville hérite d'un grand passé historique, intellectuel et d'une solide structure industrielle : textile, métallurgie, usine pétrochimique ; et de plus en plus maintenant, une reconversion bien entamée vers le tertiaire, matériels électriques et électroniques (SAGEM, Alsthom...). Il subsiste encore en aval de la ville des industries polluantes héritées de l'industrie portuaire. L'agglomération de Rouen préserve une importante ceinture forestière proche de son centre, conditionnant l'agglomération et les formes d'urbanisation. La spécificité du territoire d'étude repose sur ces méandres encaissés, qui furent le berceau du développement urbain et qui, encore aujourd'hui, occupent une place prépondérante. En 1960, dans le cadre des Zones à Urbaniser en Priorité (ZUP), la rive gauche a vu naître des pôles périphériques de grands ensembles collectifs qui avaient pour but de renouveler le parc immobilier de la ville (le cas de Petit et de Grand-Quevilly). Une distribution périphérique qui concentre de fortes densités et encercle finalement l'hyper centre de la ville. Parallèlement, on voit se développer une urbanisation sur les plateaux

nord et est. Ouvriers, employés, cadres et patrons se repartirent avec des logiques spatiales évidentes et hiérarchiques dans l'agglomération rouennaise¹². La morphologie de celle-ci va littéralement accentuer ce phénomène. Ce qui aboutira à une sectorisation sociale assez nette définie comme : « *la tendance à l'organisation de l'espace en zones à forte homogénéité sociale interne et forte disparité sociale entre-t-elle, cette disparité étant comprise non seulement en termes de différence, mais de hiérarchie* » (M. CASTELLS, 1972).

Entre 1968 et 1975, on remarque que le territoire est assez dynamique sur le plan démographique, mais globalement, les activités et la présence de population se structure le long de la vallée de la Seine et avec une sorte d'axe Rouen - Louviers – Évreux. Nous retrouvons un peu ce dessin imparfait, certes, mais autour de la vallée de la Seine. La période 1975 -1982 est véritablement l'amorce de la périurbanisation. On commence à apercevoir des pertes de population dans les cœurs d'agglomérations, notamment dans les quartiers de la périphérie. On observe nettement ce phénomène de périurbanisation s'étaler. On commence aussi à percevoir un phénomène de frange francilienne. En revanche, ce phénomène de frange francilienne s'amplifie entre 1982 et 1990. Cette morphologie prédomine. Rouen enregistre, elle aussi, une perte de vitalité et une poursuite de ce développement a lieu dans l'espace du bassin vie de Rouen, pendant que le phénomène de frange francilienne commence pratiquement à arriver aux limites de l'aire urbaine de Louviers, située à proximité. De 1990 à 1999, le phénomène semble s'accroître. Pour autant, cela se diffuse à la manière d'une pluie fine. Un peu partout, on retrouve des croissances un peu plus faibles partout, mais qui s'étendent à tout le territoire de la Haute-Normandie. De 1999 à 2007, le territoire semble s'homogénéiser avec, toutefois, des pertes de vitalité dans les centres-ville : exemple le Havre, Dieppe, Fécamp et l'agglomération rouennaise.

Aujourd'hui, les limites de l'aire urbaine ne semblent plus retenir l'urbanisation. Néanmoins, l'emploi reste lié aux conjonctures économiques, c'est-à-dire restant essentiellement concentré dans les grands pôles urbains et le long de la vallée de la Seine.

¹² Y. GUERMOND, « *La Haute-Normandie sur deux horizons* », éd. Reclus, coll. Dynamique du territoire, France, 1993, 200 p.

1.3.3.2. Le Havre, une ville deux fois reconstruite en cinq décennies

Le Havre fut logiquement rebâti après les bombardements de 1944, en grande partie par l'architecte Auguste Perret. Elle attire aujourd'hui de nouveaux et de nombreux touristes. Elle s'apparente également au type des villes spécialisées où prédominent les activités dites « exportatrices ». L'industrie et le transport (essentiellement maritime) témoignent fortement de l'emploi de l'agglomération havraise. Cette notion de ville spécialisée peut être considérée comme un handicap, elle nuit finalement à l'adaptabilité des villes aux diverses mutations économiques : des innovations qui sont devenues obsolètes, un frein au développement de l'agglomération : exemple du cas de la zone industrialo-portuaire du Havre. Ce qui n'est pas sans générer un taux de chômage particulièrement élevé (Le Havre : 21,4% en 2014 ; contre 18,4% à Rouen, INSEE).

Historiquement, le port est à l'origine de la création de la ville centre et y transite encore aujourd'hui des conteneurs. La ville est fortement marquée par son ouverture sur la mer : elle domine largement sur l'océan. Dans les années 1960, Le Havre va faire l'objet d'une politique d'aménagement du territoire importante, ce qui lui confère le statut de « ville nouvelle ». D'où la potentielle difficulté que connaissent certains habitants de s'emparer d'une identité établie. Reconstituit deux fois comme Caen, Brest ou encore Lorient ; mais aucune d'entre elles n'a fait l'objet d'une reconstruction de telle ampleur. La première ville date de 1517, tournée exclusivement vers son port. L'architecte Auguste Perret a réalisé une architecture qui n'avait plus rien à voir avec la première d'avant-guerre : le béton fut le matériau qui se prêta le mieux à la reconstruction de cette vaste superficie. Le Havre témoigne d'une certaine mise en avant de la fonction portuaire : zone de contact entre la terre et la mer qui est sa véritable spécialité depuis son origine, réaffirmée par son ouverture évidente à partir du XIX^e siècle. Pour preuve, en 2005, les habitants du Havre célébraient l'inscription de leur ville au patrimoine mondial de l'UNESCO. Une belle reconnaissance pour la ville qui a su faire reconnaître ces atouts aux habitants, mais aussi touristes de la beauté de l'architecture Perret.

Le Havre fut créé au XVI^e comme un port militaire dans le but de protéger la Seine (son entrée) des invasions venues par la mer. Peu à peu, la ville s'est tournée vers le commerce international, par le biais de quelques grandes familles : intérêts de négoce, de l'industrie et de la gestion urbaine sont la clef de voûte de l'agglomération havraise durant ses années de développement. Le développement actuel du Havre, son importance économique, démographique et ses ambitions sont le produit d'une longue histoire où alternent les impulsions du pouvoir central (politique d'aménagement du territoire dès années 1945 – 80) et les initiatives du pouvoir local. Au XIX^e siècle, le pouvoir local provient d'une communauté politico-économique de négociants, courtiers, armateurs et de banquiers (Parisiens, Suisses) qui détiennent des leviers économiques. Parallèlement, c'est la municipalité qui finance des investissements portuaires et le développement urbain. La Chambre de commerce gère alors le port. À l'aune des années 1900, la ville s'étend considérablement en annexant une partie des communes périphériques avoisinantes (Ingouville, le bas Savic, Gaville), ce qui s'apparente à un processus d'expansion par assimilation administrative¹³. Nous reconnâtrons que Le Havre est un territoire assez exigu, le port limite toute expansion résidentielle au sud et à l'est. Suite à cela, l'après-guerre va radicalement changer les fonctions portuaires du site, sous les transformations de l'économie mondiale : on va passer d'un trafic de négoce à un trafic de transit. La ville vit alors sur l'espoir de reconstituer sa prospérité d'avant-guerre. « Celle-ci ayant détruit le centre du Havre et le port, la reconstruction figure comme la première décision étatique » ; désigne l'architecte en chef Auguste Perret (J.-PH DAMAIS, 1972). Durant ces années, le port s'avère davantage être un outil privilégié au service de la politique industrielle et de l'aménagement du territoire : le secteur du bâtiment et les travaux publics essentiellement. Il ne semble donc plus être un outil au service du développement régional. Pour l'illustrer, il assure un rôle transitaire qui est plus net à l'exportation / regroupage des marchandises, un port d'avant pays qui bénéficierait plus à l'arrière-pays. Ce qui est un véritable frein pour le développement.

Au milieu des années 1970, la région Havraise est caractérisée par une forte polarisation du fait de l'importance démographique de la ville du Havre. Les trois

¹³ Association Etudes Normandes, « *Le Havre. Les 500 ans d'une ville nouvelle* », éd. Orep, 2017, 80 p.

facteurs que sont l'histoire, l'économie et la démographie ont largement contribué à cette prédominance. La reconstruction terminée, la capacité d'accueil de la ville va être bien moins inférieure aux attentes, ceci au détriment des locataires et des classes les plus modestes. Impossibilité de reloger tous les sinistrés et notamment les plus démunis. En réponse, l'agglomération va édifier de grands ensembles de logements sociaux sur des terrains disponibles et/ou acquis par la commune. Ce qui n'est pas sans générer des conséquences néfastes sur la qualité du parc des logements sociaux construits durant cette période. Il va alors s'opérer un processus d'assimilation administrative des communes périphériques par la ville centre. Elle s'est octroyée en partie en raison de « l'incompétence » et des conséquences financières de cette nouvelle urbanisation, face à l'hégémonie de logements sociaux. À partir des années 1980, Le Havre semble être dans la tourmente en matière d'urbanisation : la municipalité se doit de gérer les problèmes des banlieues d'habitat social dégradé et œuvrer à la revitalisation de son centre historique détruit par la Seconde Guerre mondiale, tout en gérant un espace industrialo-portuaire fait de friches industrielles, d'espaces portuaires en attente de décisions diverses et d'une carence d'habitat pour les ouvriers. « Du point de vue résidentiel, les deux principales caractéristiques de l'évolution urbaine des années 1980 sont, d'une part, l'instauration, puis le renforcement du « divorce » entre les quartiers d'habitats sociaux et le reste de la ville, d'autre part, les effets de la diffusion de l'accession sociale à la propriété qui ont trouvé un terrain de prédilection dans les populations havraises » (L. LEVEQUE, 1987).

De 1975 à 1990 ; la population havraise va chuter de 22 028 habitants (INSEE), les ménages décidant de quitter Le Havre pour s'installer dans le bassin d'habitat proche ou alors quitter le département. Le développement du modèle pavillonnaire en accession à la propriété va donc contribuer à ce dépeuplement. En lien avec le cycle de vie, les jeunes ménages avec enfant(s) vont notamment privilégier les communes périurbaines pour accéder à la propriété ; idem pour les classes ouvrières qui tentent de fuir la banlieue faite de logements sociaux, suite à une dévalorisation du parc et un vieillissement de celui-ci. Globalement, deux grands décideurs semblent orienter le devenir de l'agglomération havraise : le port (avec des enjeux stratégiques au niveau national et européen) et la ville (intérêt de la population). La présence de friches industrielles, la réhabilitation d'un parc immobilier délabré et le processus de

périurbanisation suscitent une série de projets durant les prochaines décennies visant à transformer l'image assez terne et peu attrayante qu'offre l'architecture de la ville reconstruite. Le classement à l'UNESCO l'illustre, il a permis de « réconcilier » les havrais avec leur ville, ce label a permis également d'attirer des touristes. L'incontournable pôle Docks Vauban et les quartiers sud du Havre sont eux aussi au cœur de projet ambitieux de développement, à l'interface entre la ville et le port. Ils témoignent de ce projet visant à revaloriser le patrimoine de la ville du Havre.

Finale­ment s'agissant d'une commune centre reconstruit sur une faible superficie (1,5 km² sur 47 km²), comment est-il possible d'imaginer l'organisation de ce territoire de 172 336 habitants ? (INSEE, 2015). Pour ce qui est de la gestion de l'habitat, le PLU veille à tempérer les opérations de logements neufs, afin d'éviter les vacances déjà existantes. Par ailleurs, il convient de poursuivre l'effort de rénovation et de mise aux normes éner­gétique le parc déjà existant de la ville du Havre et de sa banlieue.

1.3.4. Un modèle périurbain de distribution des villes et de relation hiérarchique

La majeure partie du territoire normand, et plus particulièrement à l'ouest, est caractérisée par un dense maillage de bourgs et de petites villes. Au fil du temps, elles ont acquis un rôle plus central et elles ont longtemps concentré des activités spécifiques : activités industrielles, services élémentaires, marchés de gros... Elles sont l'héritage d'un riche passé agricole et/ou industriel et jouent un rôle dans le peuplement des campagnes témoignant d'un maintien d'une identité régionale qualifiée de rurale et généralement caractérisée par une faible croissance démographique et un niveau de vie en deçà de la moyenne régionale¹⁴. D'après l'INSEE (2017), la Normandie comptait pas moins de 2 722 communes, soit 8 % des communes de France métropolitaine contre 5 % de la population. Le nombre de communes normandes a toutefois diminué de 15 % par rapport à 2015, du fait des regroupements en communes nouvelles. Cette baisse est moins marquée pour l'ensemble de la France métropolitaine (– 4 %). La Normandie est

¹⁴ P. BERGEL & Q. BROUARD-SALA, « *Bourgs et petites villes en Normandie : des laboratoires pour l'avenir ?* », Etudes Normandes, éd. Orep, 2017, 80 p.

en effet la région qui a connu le plus de créations de communes nouvelles depuis fin 2015 (144 créations, soit 28 % des communes nouvelles de France métropolitaine).

Parallèlement, les fonctions hautes et économiques se concentrent dans les grandes aires urbaines (Rouen, Caen et Le Havre). Néanmoins, les motilités que parcourent aujourd'hui, les habitants des petites villes tendent à effacer les centralités locales, même si cette présence d'un grand nombre de « microlocalités » joue un rôle fondamental dans la structuration sociospatiale normande. Ces petites villes et gros bourgs se trouvent donc dans des situations très tranchées, d'une part, certaines subissent la déprise démographique et une dégradation de leur parc immobilier du fait d'un éloignement des influences économiques et urbaines. D'autre part, certaines semblent présenter des trajectoires plus positives en raison de la proximité des grandes villes normandes ou de certaines zones touristiques - plus particulièrement littorales. La vacance a tendance à augmenter au fur et à mesure que l'on s'éloigne des grandes aires urbaines (Orne : 11,4% ; Calvados : 7,4%, DREAL, 2010). Depuis 1968, les campagnes françaises et plus particulièrement normandes ont connu de profondes mutations. À la fin des Trente Glorieuses, le dynamisme économique et les investissements publics sont essentiellement portés vers les agglomérations de plus grandes tailles. Ces villes qui concentrent les populations, les activités et les investissements d'infrastructures. Par conséquent, elles ont rendu plus attrayants les communes périphériques de leurs aires urbaines et les petites villes et gros bourgs situés dans les halos de ces dernières – même si des reconfigurations économiques et sociales internes sont à révéler et à étudier¹⁵.

L'attractivité d'un réseau « tripolaire » semble toutefois indéniable, tant en termes de cohésion sociale que de cadre de vie. L'articulation et la coopération des armatures urbaines normandes sont nécessaires pour éviter le dépérissement des centres secondaires et éviter le déclin des espaces périurbains compris entre ces pôles intermédiaires. Il convient de favoriser le développement global du territoire afin qu'ils s'organisent. (*Le périurbain*, d'après Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, 1997).

¹⁵ Quentin BROUARD-SALA, « *La vacance du logement dans les espaces ruraux européens. Des dynamiques démographiques à la revitalisation des bourgs et des petites villes en Galice, Normandie, et dans le Sud-Ouest de l'Angleterre* », Thèse en cours, ESO Caen

D'une manière générale le territoire normand s'est développé sous des formes d'ampleurs différentes :

- L'Eure se caractérise par le déversement / le desserrement résidentiel parisien vers le sud-est, en particulier. Ces territoires jouxtent, aujourd'hui, les franges de l'agglomération parisienne.
- Le Calvados et la Manche connaissent un développement de résidences secondaires, en particulier sur la frange du littoral, réservé à la villégiature parisienne essentiellement.
- Les petits bourgs et petites villes situés dans le halo des trois grandes aires urbaines tendent à polariser et structurer le territoire en un maillage régulier. Ils attirent de nouvelles populations qui se caractérisent par leur mode de vie centré sur l'habitat individuel de type pavillonnaire.
- Le reste du territoire est lui aussi concerné par un desserrement urbain, mais est également confronté à des situations économiques fragiles de déprises agricoles et/ou industrielles

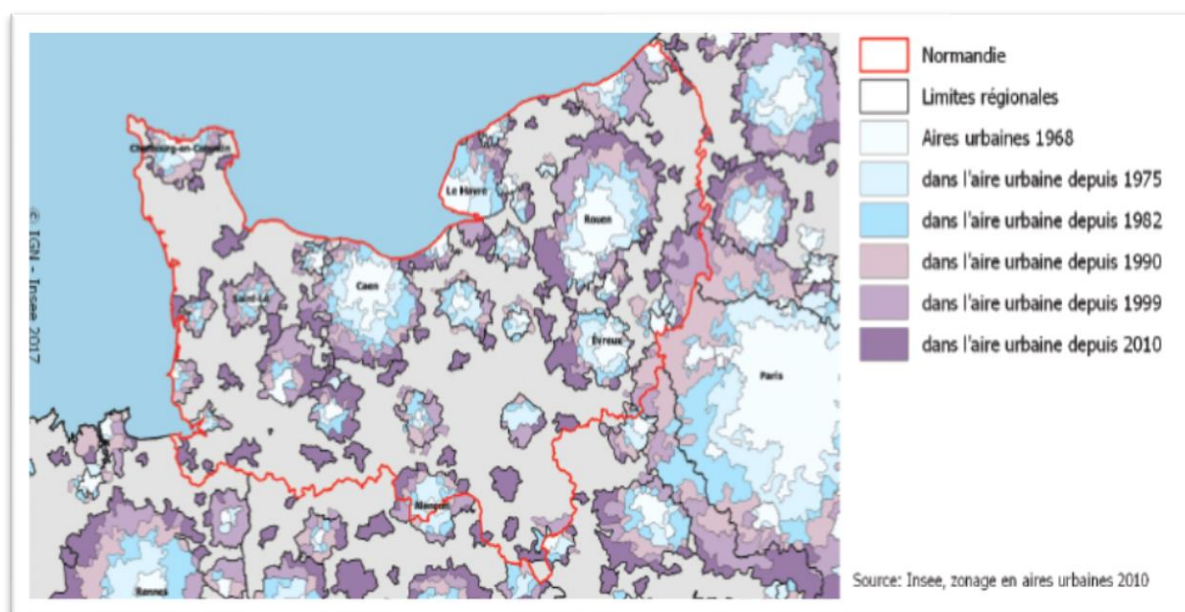
Les phénomènes observables sur les trois principales aires urbaines témoignent d'un passage de la périurbanisation résidentielle des années 1970, à la construction de véritables petits pôles de services périphériques de plus en plus éloignés, menant à l'affirmation d'un vaste ensemble mi urbain-mi-rural multipolaire. Cette réorganisation autour de pôles secondaires modifie la perception de la vie quotidienne des habitants ; la commune joue alors un rôle de ville relais renforcée par des caractéristiques urbaines au fur et à mesure de son développement. De nouveaux rapports avec la ville-centre s'instaurent puisque sa fréquentation tend à s'atténuer au profit du lieu de résidence. Ces espaces sont, aujourd'hui, partis prenants du desserrement de l'aire urbaine.

Ces petites et moyennes villes engagées dans des dynamiques interurbaines n'ont-elles pas un rôle à jouer dans l'aménagement et la structuration de la région normande du XXI^e siècle ? Les dynamiques de périurbanisation permettent-elles une inclusion de ces bourgs ruraux et de ces petites villes au destin jusqu'alors incertain et divers ? De quelles manières pourrait s'organiser un partage de l'attractivité avec le pôle urbain central (INSEE, 2011) ou viennent-ils en concurrence ? Ces processus engendrent des

impacts sur les milieux urbains denses ; affaiblissement des centralités traditionnelles, dépérissement commercial et renforcement de la spécialisation sociale des territoires.

1.3.5. La périurbanisation s'étend toujours de plus en plus loin

Illustration de l'extension des aires urbaines de Normandie depuis 1968



Amorcée au début des années 1960, la croissance démographique des communes rurales de Normandie s'est amplifiée à partir des années 1968, au regard de l'extension des aires urbaines normandes, pour connaître son apogée entre 1975 et 1982. Conjoncture favorable à la construction de logements individuels et à la généralisation de l'équipement des ménages en automobiles, les communes dites rurales ont à la fois attiré les citadins et/ou retenu leurs propres habitants grâce aux terrains à bâtir bon marché. Les communes rurales dynamiques se sont rapidement et principalement retrouvées dans les espaces périurbains. Sur l'ensemble du territoire normand, l'intensité périurbaine tend à se ralentir certes, mais ce mécanisme s'étend davantage. On assiste à un léger déclin des noyaux d'agglomération, aux dépens d'une croissance périphérique des villes. On distingue un étalement spatial de la croissance démographique en périphérie et un tassement dans les aires urbaines concernées. Il est possible d'expliquer cela par le recul du nombre d'autorisations et de permis de construire dans les couronnes périurbaines havraise et rouennaise. Cela questionne

aujourd'hui et ne faudrait-il pas considérer que l'engouement pour la vie à la campagne, propre aux années 1970, a perdu de sa vigueur ? Certainement, la réhabilitation réalisée sur les quartiers urbains ou encore les inconvénients qu'a pu révéler à la longue, la vie à la campagne, l'explique : certaines communes présentent une insuffisance de services et d'équipements pour les jeunes ménages, par exemple. Des migrations pendulaires devenues contraignantes qui nécessitent l'acquisition de plusieurs véhicules par ménages, ajoutés à la lourdeur des remboursements d'emprunts. Mêlant à cela l'instabilité actuelle des couples, autrement dit les divorces, le recul des naissances qui tendent à réduire sur certains territoires le nombre de candidats à la périurbanisation a nuancé, évidemment.

Globalement, le développement d'une fonction résidentielle paraît bien plus déterminant en milieu rural, le phénomène initialement nommé périurbain tend à se diffuser dans un espace de plus en plus étendu et à réduire considérablement le caractère « profond » des anciennes campagnes. L'urbanisation diffuse gagne aujourd'hui des espaces de plus en plus lointains et vient réinterroger l'organisation régionale.

Deuxième partie

**Qualification des espaces périurbains
normands au travers d'une lecture
croisée de leurs agences d'urbanisme**

Ce mode d'urbanisation, basé sur l'utilisation de l'automobile, a depuis les années 1970 radicalement changé les formes des villes et des campagnes normandes, comme dans tout le pays, l'urbain s'éparpille et s'émiette jusqu'à se défaire ou se réinventer (BAUER et ROUX, 1976 ; CHARME, 2011). Cela se traduit par une très grande majorité de Français vivant dans une aire urbaine, 61 millions de personnes soit 95% de la population vit dans un territoire à influence urbaine (INSEE, 2011). Cette croissance urbaine s'accompagne de l'étalement spatial des villes, en lien avec une mobilité accrue des habitants et d'un développement de la périurbanisation. Ce processus présente des caractères simultanément urbains et ruraux et renvoie à l'image de la ville-campagne qui demeure le modèle et l'idéal de nos sociétés contemporaines qui aspirent à un nouvel équilibre entre aménités naturelles et urbaines. Pour M. Poulot et C Aragau l'espace périurbain est devenu un « cadre de vie » où les habitants s'enracinent et développent des attaches et de nouvelles sociabilités hybridant celles de la ville et de la campagne. Cela témoigne aussi de nouvelles attentes vis-à-vis de la ville et des pratiques d'urbanités¹⁶ en fonction des contextes locaux. Ces dynamiques transforment les attributs morphologiques de ces territoires, elles donnent lieu à des formes variées de développement : d'activités, de fonctionnalités et de modes de vie. Au-delà des similarités que l'on observe, le contexte revêt une forte importance pour comprendre la variété des périurbanisations. Dans certains cas, la singularité de ce processus pourrait toutefois être analysée avec recul, le périurbain semble être un phénomène perceptible grâce la découpe chronologique contemporaine que l'on connaît aux prémices des années 1960, d'autre part, le phénomène pourrait être dé singularisé et appliqué à d'autres espaces : un processus de forme similaire pourrait être identifié au sein même de la ville.

Pour la présente étude, l'aire urbaine semble donc être le terrain d'étude le plus pertinent pour observer, décrypter et analyser les différentes dynamiques de périurbanisation. D'après l'Institut Nationale de la Statistique et des Études Economiques (INSEE) : *Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité*

¹⁶ POULOT. M et ARAGAU. C, « *Habiter en périurbain ou réinventer la qualité de la ville* », Historiens et géographes, Association des professeurs d'histoire et de géographie, 2012, p. 119.

urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente, ayant un emploi, travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. Qu'il s'agisse de la première ceinture autour de l'agglomération, de la deuxième ceinture qui déjà se transforme en périphérie résidentielle, en passant par les portes de l'agglomération, ces campagnes sont souvent considérées comme des espaces « entre » (BERGER, 2008), mêlant urbanité et ruralité et des degrés plus ou moins forts. L'aire urbaine apporte des réponses sur l'appropriation du territoire par les habitants, et permet d'analyser le fonctionnement des espaces périurbains par le biais de différents critères, qui seront évoqués plus en détail lors de cette partie.

Une réforme territoriale : la loi NOTRe (2015)

Ma recherche s'incarne également dans le cadre de la réforme territoriale. Ainsi, le gouvernement a souhaité diminuer le nombre de régions en France métropolitaines, pour passer de 22 à 13 régions. Désormais, les nouvelles régions hexagonales comptent en moyenne 4,8 millions d'habitants. Ma zone d'étude, la Normandie, s'est vue réunifiée lors de ce projet de loi. Le but affiché par la refonte de la carte régionale est multiple et conséquent :

- réunir des régions plus grandes et plus peuplées, afin qu'elles soient plus compétitives face aux régions européennes ;
- réduire le nombre de collectivités, afin de réaliser des économies dans les services généraux ;
- simplifier le « millefeuille » territorial et clarifier le rôle des collectivités, afin de les rendre plus lisibles et plus efficaces

Située au nord-est de la France, la région Normandie s'étend sur plus de 29 900 km². Une superficie qui correspond à 5,4% du territoire métropolitain. La Normandie est bordée par la mer de la Manche et est principalement couverte par des territoires agricoles : soit environ 81% de la superficie régionale (d'après l'INSEE). Peuplée de 3,34 millions d'habitants en 2016, cette région connaît une croissance démographique relativement faible. En Normandie, les grandes aires urbaines structurant le territoire

(Rouen, Le Havre, Caen, Cherbourg, Évreux, Saint-Lô et Alençon...) regroupent pas moins de 2 200 000 habitants en 2015, elles concentrent les trois quarts de la population régionale. Ces espaces les plus urbanisés et denses coexistent avec une multiplicité de villes et de bourgs aux densités intermédiaires. Au cours des quarante dernières années, leur influence sur le territoire s'est développée, par le biais de l'extension et de la densification des couronnes périurbaines, tout comme à l'échelle nationale. Si la croissance de la population des grandes aires urbaines s'effectue désormais sur un rythme ralenti, huit de ces aires (dont Caen et Rouen, mais surtout Pont-Audemer et Granville) conservent un réel dynamisme lors de la période 2008-2015 (l'INSEE). Pour d'autres, la situation est parfois moins favorable. Elles semblent confrontées à un vieillissement de leur population plus rapide que sur l'ensemble du territoire national.

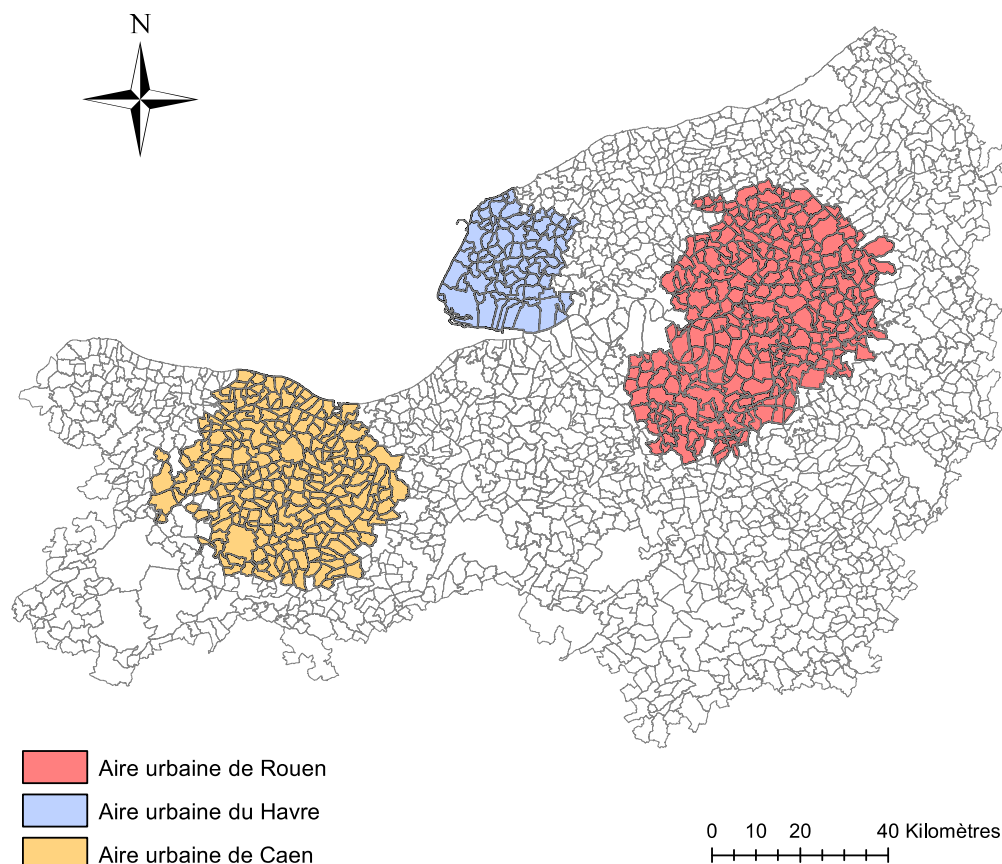
Néanmoins, relevons que la région Normandie bénéficie d'une identité puissante qui se structure essentiellement autour d'un « tripôle » Caen – Rouen - Le Havre qui aurait vocation à former un assemblage métropolitain, connectant notamment le Grand Paris à l'axe Manche. Durant ces dernières décennies, ces trois principales aires urbaines ont connu une extension de leur couronne périurbaine. Les habitants et les logements de cette couronne périurbaine présentent des caractéristiques propres de l'installation de familles. Cette forte présence familiale contribue également à la création et au renforcement de pôles intermédiaires au sein même des principales couronnes périurbaines. Ces pôles intermédiaires rentrent alors dans une deuxième phase de périurbanisation associant urbanité proche et qualité de vie paysagère (HERVOUET, 2005). Parallèlement, ils jouxtent des communes plus rurales qui deviennent pour des jeunes ménages des espaces d'une quête de foncier bon marché qui pourrait à terme les faire basculer dans le périmètre des communes périurbaines. Cependant, le fait que ces communes se développent considérablement autour des trois grandes agglomérations normandes suscite de vives interrogations. Quelle concordance en matière de services et équipements ? S'y opère-t-il une sectorisation de l'espace périurbain ? Quel degré d'artificialisation et de consommation de foncier agricole ?

À partir de ce constat et de ce questionnement, nous avons choisi de mettre en corrélation les mécanismes de périurbanisation des trois principales aires urbaines normandes. Pour ce faire, nous allons tenter d'appréhender ces mécanismes sous

différents angles : un angle morphologique (la densité et la continuité, ou non du bâti), un angle structurel (les catégories socioprofessionnelles présentes dans ces espaces) et un angle socioanthropologique (les modes de vie et d'habiter). Pour ce faire nous sommes appuyés sur des entretiens réalisés avec les agences d'urbanisme venant éclairer un panorama général fait de traitements statistiques et cartographiques susceptibles d'aider à cerner et à mesurer la portée du processus. Une analyse diachronique depuis le commencement du processus apparaît également pertinente à réaliser. Elle nous permettrait de caractériser les différentes évolutions pour essayer de dénombrer de grands phasages : à quel moment ce processus a-t-il émergé ? Qu'en est-il de son affirmation de manière « durable », et de ça supposer « entrée en maturation », voire l'émancipation de certains « territoires périurbains », accompagnés d'une affirmation de centralités ?

2.1. Morphologie, contours et dynamique périurbaine

Figure : Localisation des trois principales aires urbaines



L'essentiel de l'armature urbaine repose sur une vingtaine de grandes aires urbaines. Les aires urbaines les plus importantes sont donc Rouen (663 070 habitants, en 2014), Caen (408 728) et Le Havre (290 810). La région compte aussi plus d'une quarantaine de petites et moyennes aires urbaines, qui assurent des fonctions importantes, telles que des pôles intermédiaires d'équipements, de services et d'emplois. La Normandie compte donc trois aires urbaines de plus de 250 000 habitants. Rouen, la plus peuplée, est officiellement métropole depuis le 1^{er} janvier 2015. Caen et Le Havre n'ont pas ce statut mais ont développé, par leur population et leurs fonctions, certains attributs métropolitains. Comparativement à des aires urbaines de même taille et de statut équivalent, le phénomène de métropolisation à Caen et Rouen apparaît relativement peu développé (l'INSEE, 2017). Néanmoins, nous avons trouvé pertinent de travailler sur les

trois principales aires urbaines normandes. Ces grands pôles urbains jouent un rôle fondamental dans l'organisation, la structuration et le développement en réseau de ce territoire régional. Au-delà de ce trio urbain, les espaces situés à l'est de la région entretiennent de fortes relations avec le grand espace métropolitain de Paris, dont ils sont limitrophes.

C'est au Havre que le mécanisme de périurbanisation semble être le moins vigoureux. Son aire urbaine est caractérisée par le plateau de Caux, un espace qui au départ était essentiellement constitué d'infimes noyaux villageois. Ces noyaux étaient généralement composés d'une ferme, d'une église et de quelques habitations. Le mécanisme de périurbanisation havrais a commencé en même temps que les deux grandes aires urbaines normandes que sont Caen et Rouen. Mais il n'a pas connu la même intensité, le même engouement que ses homologues. En raison d'une forte centralité et d'une concentration des emplois dans le pôle urbain. De ce fait, les populations ont préféré s'installer dans la première couronne périphérique afin de jouir de tous les aspects que revêt cette centralité tel que les emplois, les services et les différentes infrastructures et équipements. Au Havre comme à Rouen, l'absorption de communes anciennement rurales et de ses populations préexistantes dans le nouveau territoire de la ville apporte finalement une complémentarité des espaces à l'intérieur de la ville. Les espaces anciennement ruraux se « citadinisent » de plus en plus, quitte cet espace pour le travail, le loisir et le lien social, M. Wiel l'a nommé « *la / les ville(s) hors travail*¹⁷ ».

L'aire urbaine de Rouen est – comme la ville mère, marquée par de réelles contraintes morphologiques : forte présence de forêt et un relief escarpé. Les mécanismes d'urbanisation et de périurbanisation s'apparentent alors à des extensions spatiales progressives par agrégations de communes – ayant souvent des attributs urbains.

¹⁷ Marc WIEL, « *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée* », coll. Architecture + Recherches, 1999, p. 150.

« Par la suite, l'aire urbaine continuera de s'étendre, et c'est par son extension spatiale qu'elle progressera en volume d'habitant », comme en témoigne L. MORENO, directeur général de AURBSE.

Pour preuve, la variation annuelle moyenne de la population connaît une croissance relativement lente, à l'instar de l'évolution annuelle moyenne de la population en Seine-Maritime (+ 0,16 %, durant 1982 à 2013). On tend donc vers une pseudo-stabilité démographique, la croissance se fait en partie grâce à son expansion, comme c'est le cas avec l'assimilation de l'espace du Roumois (sud-est de l'aire urbaine), qui fait qu'aujourd'hui, on se situe sur une aire urbaine bidépartementale. Mais pas seulement, l'aire urbaine rouennaise tend à organiser son développement aussi autour de l'axe Louviers – Rouen. Cet axe prend appui sur un espace qui résulte de la décentralisation ou du desserrement d'activités secondaires et tertiaires de la région parisienne (Val de Reuil...). L'aire urbaine de Louviers - Val de Reuil ouvre des perspectives de rapprochement économique en direction du Grand Paris émergeant. Cet espace presque « charnière » entre le système urbain parisien et celui de la Seine Maritime pourrait à terme générer une urbanisation continue de Mantes-la-Jolie jusqu'à Rouen. Cependant, il ne faudrait pas que cela génère un frein au développement de l'aire urbaine de Rouen et de Louviers qui témoignerait d'une dépendance accentuée à l'égard de la région parisienne.

L'aire urbaine caennaise est celle qui paraît la plus propice au développement d'une périurbanisation « presque parfaite ». La couronne périurbaine y est très étendue (1 655 km², d'après *Lab périurbain*, 2016), et son développement s'expliquerait par un déversement démographique de la ville-centre jusqu'alors attractive et en forte croissance vers une vaste plaine connue sous le nom de Campagne de Caen. Autre élément pouvant expliquer cette expansion, la topographie relativement plate, sans réelle limite et contrainte naturelle et une forte demande de logement sous forme pavillonnaire à plusieurs dizaines de kilomètres du centre-ville. Il y a là une exemplarité caennaise dans le développement périurbain (maison individuelle, mobilité individuelle motorisée, développement de multipolarités, mise en tension du foncier...). Cependant, la périurbanisation caennaise est soumise aux influences « plus ou moins » fortes du pôle urbain et de plus en plus de ses pôles secondaires, et plus

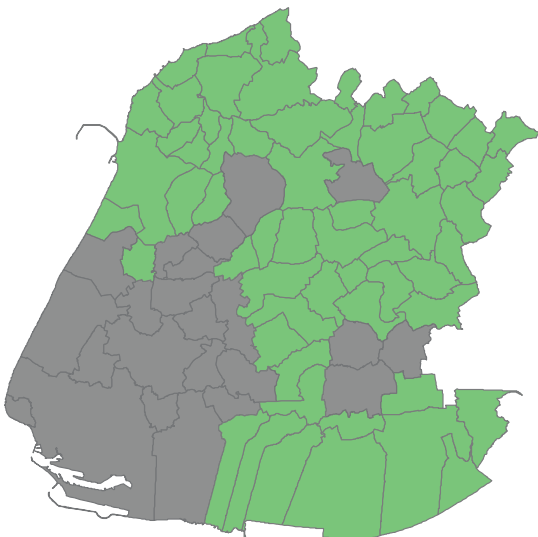
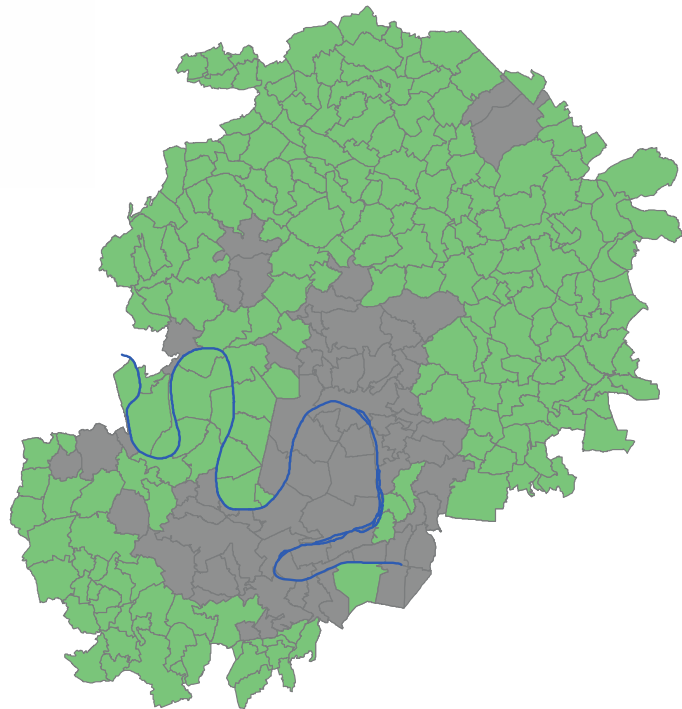
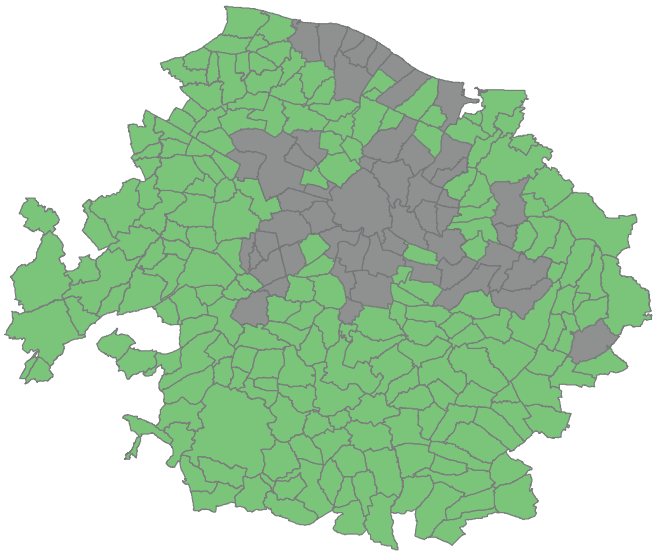
particulièrement d'un littoral, qui confère une attractivité particulière de cet espace – surtout dans son segment nord. Toutefois, la tendance semble dorénavant de s'appuyer sur des noyaux suburbains existants plutôt que de continuer à les créer ex nihilo et de donner, pourquoi pas, la préférence à une croissance plus rapide de quelques territoires prédéfinis et dotés d'un rythme supérieur d'urbanisation que le reste de la couronne périurbaine. Pour ce faire, il s'agirait de renforcer les attraits, mais aussi le caractère original des noyaux périurbains à travers les services et équipements dont certains auraient un rôle d'agglomération et/ou de pôle relais (Charmes, *L'explosion périurbaine*, 2010).

Tableau 1 : caractérisation des trois grandes aires urbaines normandes

Aire Urbaine Normande	Pourcentage d'augmentation de la population Entre 1968 et 2015	Population aire urbaine 2015	Population aire urbaine 1968	Densité 2015 (hab / km ²)	Densité 1968 (hab/ km ²)	Intensité de la périurbanisation
Le Havre	+ 3 %	290 684	281 761	429	415	Périurbanisation très faible
<i>Rouen</i>	+ 23 %	663 743	540 510	281	229	<i>Périurbanisation moyenne</i>
Caen	+ 54 %	418 148	271 169	220	143	Très forte périurbanisation

À partir du tableau, on remarque que la population de l'aire urbaine caennaise s'est fortement accrue (+ 54%) durant la période 1968 – 2015. Durant cette même temporalité, cet espace a connu un mécanisme de périurbanisation soutenu. Les densités de population sont quant à elles, sensiblement les mêmes que dans l'aire urbaine de Rouen, qui a elle connu une évolution de 23 % de sa population. En revanche, la population de l'aire urbaine du Havre, elle n'a que très peu augmenté (+ 3%). On remarque toutefois des densités importantes à l'échelle de celle-ci, tandis que le processus de périurbanisation demeure faible sur le territoire. Le tableau laisse clairement apparaître la diversité de ces aires urbaines, tant en termes d'intensité que d'organisation de la périurbanisation.

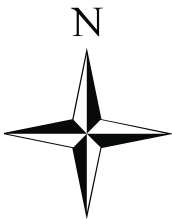
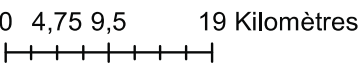
Communes composant les unités urbaines en 2010



En France, le caractère urbain ou rural des communes est appréhendé au travers de la notion d'unité urbaine définie par l'Institut national de la statistique et des études économiques. Sont ainsi considérées comme **urbaines** les communes incluses dans une unité urbaine. L'unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes, comportant une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants, où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. Les communes ne relevant pas de cette catégories sont dites **rurales**.

— La Seine

Type de commune



Auteur : Cédric Tannevet

Sources : BD_TOPO_14 & 76 (2016)
base des unités urbaines (2010) INSEE

2.1.1 Les contours de l'urbanisation et l'évolution des modalités

Au Havre, quand on examine la distribution des communes urbaines et rurales, le constat est celui d'un véritable réseau urbain hiérarchisé à partir de sa commune centre, qui s'appuie sur un réseau de communes densément urbanisées. Ces communes tendent, elles-mêmes à polariser leur propre territoire. Comme c'est le cas de la communauté d'agglomération du Havre (CODAH), qui rassemble pas moins de dix-sept communes à dominante urbaine. Le Havre, Harfleur, Gonfreville-l'Orcher, Sainte-Adresse et Montivilliers font partie de ces « villes », qui hébergent une grande majorité de la population de l'aire urbaine. D'une manière générale, le niveau d'équipements, de services et d'emplois présents sur les communes de l'aire urbaine reflète la structure du territoire. Une opposition, qui est nettement marquée entre le rapport urbain – rural, plus dense et plus concentré en périphérie proche du Havre, lié aux phénomènes de banlieue et de périurbanisation, que l'on connaît aujourd'hui. En effet, on était stupéfié dans les années 1960 à 1980, de la construction des grands ensembles pour héberger la force de travail nécessaire aux grands établissements industriels. D'autre part, on retrouve un espace moins dense au nord de l'aire urbaine, où la desserte et les enjeux précédemment cités semblent jouer un rôle déterminant pour ces communes rurales. La spécialisation urbaine – rurale de ce territoire se lit au travers de la concentration des activités économiques et de ce fait, la périurbanisation accompagnée d'une densification des communes urbaines proches s'est opérée en parallèle. La périurbanisation des communes les plus périphériques semble avoir contribué à maintenir, voir dans certains cas, à développer le niveau des services et des équipements des communes plus rurales ou les communes urbaines du périurbain.

La situation rouennaise est caractérisée par des espaces densément urbanisés du nord de la ville de Rouen jusqu'au sud d'Elbeuf. On retrouve une structuration verticale des communes dites urbaines, suite à la fusion des unités urbaines de Rouen, Isneauville et Elbeuf, qui constituent plus d'une cinquantaine de communes dites urbaines. Le reste du territoire, des communes dites rurales, semble se tourner vers la métropole rouennaise. Cet éloignement résidentiel dans ces communes témoignerait d'une envie de s'éloigner de la ville centre. Cette urbanisation diffuse et lente vers de petites

communes se retrouve dans le foisonnement de petites opérations immobilières isolées. L'espace rural se distingue par une multiplicité de petits villages et de petits hameaux. À l'inverse de l'organisation territoriale havraise relativement concentrée, Rouen et son agglomération s'apparente plutôt à une conurbation de « villes » moyennes et intermédiaires (Elbeuf, Barentin...). L'enjeu semble résider dans les interactions et l'organisation fonctionnelle entre les espaces périurbains plus lointains et cette polycentralité. Pour ce faire, il faut proposer une offre de logements suffisamment diversifiés et un cadre de vie satisfaisant pour les habitants de la métropole. Tout cela, dans le but d'éviter que ces espaces ruraux soient les futurs lieux de relégation (AURBSE, 2018).

La situation caennaise offre une agglomération beaucoup plus aérée et plus étendue que les deux autres AU ; pas moins d'une trentaine de communes très diverses dans leur urbanisation et leur développement économique (Mondeville, Louvigny, Fleury-sur-Orne...). Ces communes ont connu une intense phase d'urbanisation au cours de ces dernières décennies. Hier périurbaines, elles sont, aujourd'hui, considérées comme urbaines et constitutives du pôle urbain mais en gardant pour nombre d'entre elles des attributs « périurbains ». À quelques kilomètres au nord, l'espace littoral connaît lui aussi un ensemble de communes urbaines, du fait de l'attractivité et de la proximité de la mer. Au-delà de ces espaces densément urbanisés, l'aire urbaine caennaise est constituée d'un grand nombre de communes plutôt rurales. Ces espaces demeurent moins peuplés avec en plus une dilution plus importante de l'habitat (multiples hameaux et/ou structures bocagères issues de l'histoire agricole). Le mécanisme de périurbanisation n'a pas uniformément connu le même essor sur l'ensemble de l'aire urbaine du fait, essentiellement, de la proximité ou non de la ville centre mais aussi de l'affirmation des centralités secondaires de l'agglomération et de l'éloignement au littoral. Par ailleurs, il est aussi possible d'identifier des pôles secondaires et relais qui viennent, de manière complémentaire, structurer la couronne périurbaine, comme c'est le cas de Bretteville-l'Orgueilleuse, Ouistreham, Douvres-la-Délivrande, Mézidon-Canon, Bretteville-sur-Laize, Troarn... Ces pôles bénéficient d'un fort développement résidentiel et tendent à devenir attractifs dans des domaines tels que l'emploi, les équipements et les services. D'une manière générale, la densification du

bâti et la « forte » présence de la population diminuent au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'espace central de l'aire urbaine, à l'exception de la côte qui reste densément urbanisée et peuplée, ainsi que des pôles dits secondaires et relais qui structurent et polarisent les habitants des communes rurales avoisinantes ; et ce même parfois très loin en frange même d'aires urbaines plus petites (Falaise, Lisieux, Bayeux...).

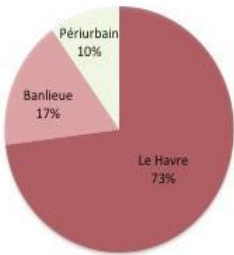
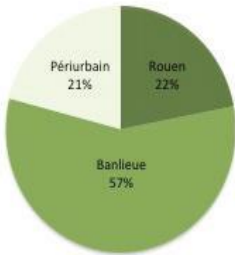
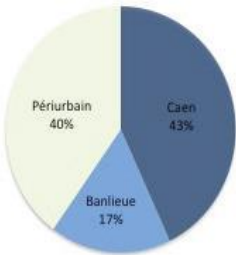
Répartition de la population en pourcentage dans les trois principales aires urbaines normandes

Caen

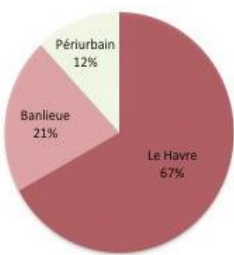
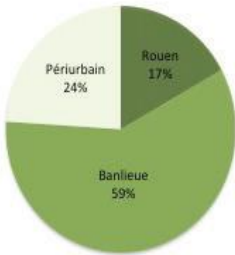
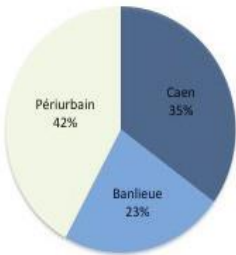
Rouen

Le Havre

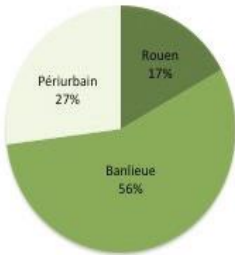
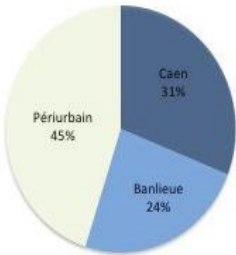
1968



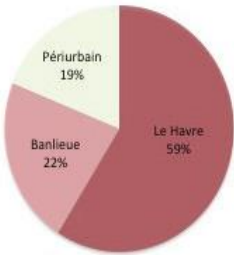
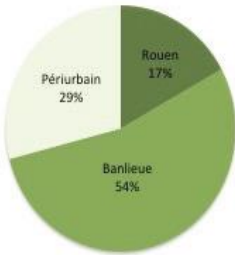
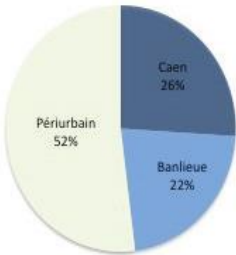
1982



1999



2014



Auteur: Cédric Tannevet
Source: données populations légales (1958-2014) INSEE

2.1.2. L'évolution démographique dessine une périphérie variée

Selon l'analyse de la répartition de la population, de 1968 à 2014, des trois principales aires normandes effectuée à l'aide de la typologie de l'INSEE, on remarque que les trois entités géographiques sont structurellement différentes et complémentaires vis-à-vis de leur analyse. L'aire urbaine du Havre concentre la majorité de sa population dans la ville mère, même si celle-ci semble décroître à toute vitesse (- 14 %). La forte perte d'habitants havrais pose de nombreuses interrogations au cours de ces dernières années, car cet état de fait perdure depuis les années 1970. D'une manière générale, la ville du Havre semble avant tout avoir été impactée par la désindustrialisation massive et croissante. La ville connaît quelques problèmes pour se forger une identité, contrairement à ses homologues normands. La banlieue, quant à elle, connaît une augmentation (+ 5%) notamment sur les plateaux nord durant les années 1960 – 80. Elle a permis d'héberger dans des grands ensembles la force de travail nécessaire aux grands établissements industriels de la zone industrialo portuaire. En même temps que l'espace périurbain reste très minoritaire dans l'aire urbaine havraise : une situation sûrement due à une frange littorale et un coût plus élevé du foncier, qui guide l'urbanisation de la ville et oblige les populations à investir en priorité la ville centre. Néanmoins, on constate que la couronne périurbaine croît (+ 9 %) sur les dernières décennies. On retrouve une redistribution de la population en faveur de la périphérie, avec une dominance pour l'espace périurbain de la première couronne.

Dans le cas de l'aire urbaine de Rouen, on observe que la ville mère a vu aussi sa population décroître (- 5%) ces dernières décennies (dernier recensement). Parallèlement, la banlieue reste toujours aussi importante et dense (54%, en 2014) en population malgré une légère baisse (- 3 %). Dans la banlieue rouennaise, de nombreux bâtiments ont notamment été édifiés suite à la crise du logement lors des années 1960 – 70, qui a touché plus globalement la France : de nombreuses cités HLM ont vu le jour pour les familles de basses classes sociales. Aujourd'hui la diminution de celle-ci est sûrement due à un renouvellement urbain et des démolitions, afin d'éviter les problèmes sociaux engendrés par cette densité de population. Concernant mon objet d'étude, l'espace périurbain a une fois de plus vu sa population progresser (+ 8 %) et prendre la forme d'une croissance faible et diffuse autour du pôle urbain. Elle

s'apparente à l'extension du périmètre, plutôt que celui d'un fort dynamisme géographique. On remarque que leur aire d'influence sur le territoire s'est développée, par le biais de l'extension et de la densification des couronnes périurbaines. Pour preuve, les aires urbaines de Rouen et d'Elbeuf ont fini par fusionner en 2010, du fait de l'apparition d'une continuité du tissu bâti, qui n'existait pas auparavant, et la situation tend à être la même avec la petite aire urbaine de Louviers. Cette urbanisation lente se fait essentiellement dans les petites communes rurales, où prime la construction de maisons individuelles sur le modèle du lotissement dans les plateaux nord de l'agglomération.

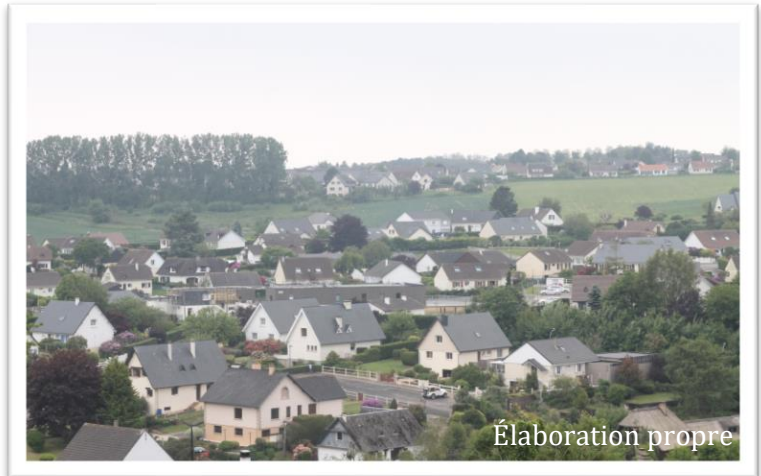
Pour finir, la ville de Caen voit sa population fortement diminuer (- 17%). A contrario, nous constatons une importante croissance démographique de la banlieue (+ 5%) et dans sa couronne périurbaine (+ 12%). Le mécanisme de périurbanisation se poursuit aujourd'hui et se diffuse vers des communes de plus en plus éloignées de la ville mère. Ces communes rurales ou petits bourgs structurent et animent l'espace périurbain à l'aide d'un maillage régulier. Ces espaces géographiques ont connu un développement soutenu au cours des trente dernières décennies avec l'hégémonie de l'accession à la propriété individuelle. La « campagne » de Caen occupe une place stratégique, elle est au centre de diverses zones d'influences : sa périurbanisation reste étroitement corrélée au développement économique de son agglomération, soutenue par une industrialisation tardive. Mais pas seulement, les caennais éprouvent des difficultés à trouver un logement abordable et répondant à leurs aspirations. Ce qui permet à d'anciens espaces périurbains de se structurer et de générer des « micropolarités ». Pour preuve, le littoral caennais apparaît comme un espace résidentiel périurbain à part entière, ayant son propre développement économique et touristique, dû à l'attractivité de la côte. Ces espaces les plus urbanisés coexistent alors avec un maillage fin de petites villes et de gros bourgs, ce phénomène est perceptible sur l'ensemble de la couronne caennaise.

L'analyse de la répartition de la population dans les trois principales aires normandes témoigne d'une diversité de distribution de ces populations dans les trois espaces étudiés. Notoirement, on remarque que ces aires urbaines normandes voient toutes les trois une croissance démographique de leurs couronnes périurbaines durant

la période 1968 à 2014. On remarque, par ailleurs, que la spécialisation structurelle des territoires s'accompagne d'une spécialisation de l'espace.

2.1.3. La vision des directeurs des agences d'urbanisme de leur territoire

J. OUKOLOFF, directeur adjoint de l'AURH, montre que : *« ce qu'il faut quand même voir qu'au départ la situation du plateau de Caux est particulière parce qu'en fait ce sont généralement de tout petit **noyau villageois**, donc on est parti de ça plutôt dans les années 1960, avec le Havre qui à l'époque, devait frôler les 200 000 habitants, en pleine croissance avec bien évidemment l'arrivée de l'industrie, etc., etc. Donc tout ça fonctionnait très bien et évidemment dans le périurbain, plutôt des tout petits noyaux villageois, pratiquement pas de structure de village : prenez l'exemple de Saint Martin du Manoir qui est vraiment un lotissement géant, ce n'est pas un village ».*



Il insiste sur le fait que : *« l'on n'est passé de rien : une église, une ferme, une mairie à un lotissement ! Et ça a finalement créé des villages, là où il n'y en avait pas du tout. Donc, on ne peut même pas parler d'extension périurbaine, c'est vraiment **ex nihilo**, on a quasiment créé le village. Ce mouvement de périurbanisation commence, je pense, à la même période que nos deux voisins, là il n'y a pour le coup, pas vraiment de différence et je pense que le trait distinctif de l'agglomération havraise, c'est que cette périurbanisation est **relativement faible** ».*

Il évoque le fait que : *« le Havre perd 1 000 habitants par an, depuis 40 ans ce qui a consisté à croire et à dire, le Havre perd des habitants, car les gens vont acheter une maison dans le périurbain. C'est vrai, comme partout, mais c'est moins vrai qu'ailleurs. Les gens surtout, ils partent loin. C'est-à-dire que lorsqu'ils partent du Havre, ils partent en Bretagne, à Paris, à Lille... Donc sur la question du périurbain, finalement, j'ai envie dire que ce n'est pas là où on a le plus consommé de foncier, on ne voit pas de dérive(s) ».*

« Je pense que c'est vraiment le trait de ces territoires qui sont restés plutôt **ruraux**, dans l'aire urbaine vis-à-vis de la **concentration havraise**. On voit quand même qu'on est encore largement centré sur le Havre quand même, et puis sur les premières couronnes ! C'est vrai que passé 10 kilomètres après le Havre, on retrouve moins de construction de nouveau bâtie, sinon c'est insignifiant, ce n'est pas quelque chose de comparable quand on pense à ce qui ne s'est pas à Caen ou à Rouen. Les plateaux nord du Havre qui ont été urbanisés entre l'aéroport et la ville, ici, avec le pôle de santé, la rocade, etc. Tout ça à moins de 10 ans, les grandes extensions urbaines, du moins les plus visibles, elles sont récentes finalement, elles ne datent pas des années 70. C'est beaucoup plus récent que ce que l'on pourrait le croire ».

« De manière chronologique, ça s'est fait plutôt sur la vallée de la Lézarde, puis sur Gonfreville, Harfleur, enfin vraiment cette toute première couronne ici à l'est. Et puis, il y a la périurbanisation plus récente et de manière plus récente, il y a des communes qui ont connu un fort développement et c'est plutôt la deuxième couronne, mais en restant très proche : c'est Fontaine-la-Vallée, Octeville sur Mer, Rogerville. Puis, on a une troisième phase, et on est parti un petit peu plus loin encore et actuellement, même si le nord de l'agglomération reste très prisé, c'est vraiment la partie la plus prisée. C'est là, où les terrains sont les plus chers, etc. On a des territoires comme Criquetot-L'Esneval, Saint Romain de Colbosc qui ont des pôles, on est à 20 minutes du Havre, ici on a l'axe autoroutier ».



Pour clôturer, il explique : « qu'il a eu de la production... certes il y a eu de bon développement, mais plutôt sur les communes les plus proches, et plus on s'éloigne des axes routiers, on augmente considérablement la distance, vous aurez tendance à être sur les mêmes prix, mais pour le coup, là, c'est la campagne totale, après c'est des questions familiales évidemment ».

D'après L. MORENO, directeur de l' AURBSE : « il faut avoir à l'esprit cette particularité rouennaise, c'est que jusqu'en 2010, Rouen et Elbeufs étaient dans deux aires urbaines distinctes. Et le fait que l'INSEE en 2010 est rejoint les deux aires urbaines : celle de Rouen et celle d'Elbeuf, qui est lié à une continuité d'urbanisation dans le pôle urbain, c'est deux ensembles qui ont d'ailleurs beaucoup travaillé ensemble et qui on était institutionnellement recollé l'un à l'autre en 2010 avec la création de la CREA Et c'est cette espace qui a servi à l'institutionnalisation de la métropole en 2015. C'est (...) l'aire urbaine de Rouen du coup, elle va progresser durant 1999 à 2010, mais c'est essentiellement lié au fait de cette **agrégation**. Après elle s'étend et elle s'étend assez considérablement et c'est d'ailleurs par son **extension spatiale** qu'elle progresse en volume d'habitant ».

Il remarque : « que l'on est dans une région ici ou la croissance démographique est assez lente, elle est même plutôt en ralentissement c'est précisément ceux qui sont récupérés par l'extension de l'aire urbaine de Rouen, qui récupère notamment l'espace du Roumois qui est un espace au sud-ouest de l'aire urbaine et qui pour l'essentiel/dans son intégralité est dans le département de l'Eure : donc on a une aire urbaine bi départementale. Donc voilà, après il y a des phénomènes d'aires urbaines qui se rejoignent plus ou moins : celle de Dieppe, Yvetot (...) extension de dynamique (...) Il souligne le fait : « que sa croissance est essentiellement due à son expansion et non pas, à une dynamique démographique spécifique ».

Aujourd'hui, pour lui : « ce n'est plus tout à fait le même mécanisme que celui des années 70. Autant entre 1968 et 1975, on voit qu'on est dans un territoire assez dynamique d'un point de vue démographique, mais qui globalement se structure le long de la vallée de la Seine et avec une sorte d'axe Rouen — Louviers – Évreux. On a un peu ce dessin, imparfait certes, mais autour de la **vallée de la Seine** qui est quand même assez visible ». Ensuite, « la période



suivante 1975 à 1982 est un peu **l'amorce de la périurbanisation**, On voit bien quand même ici, ce phénomène de périurbanisation s'étaler, vous voyez. On commence aussi à avoir un phénomène qu'on voyait moins là, de frange francilienne. En revanche. Ce phénomène de frange francilienne, on le retrouve fortement de 1982 à 1990. C'est ça qui prédomine. Mais globalement sur Rouen, vous voyez on a toujours cette perte de vitalité de la centralité et une poursuite de ce développement dans l'espace du bassin vie de Rouen, mais quand même avec ce phénomène de frange francilienne qui commence pratiquement à arriver aux limites de l'aire urbaine de Louviers.



Pour finir : « de 1990 à 1999, on a l'impression que ça s'est beaucoup calmé et en même temps que ce soit calmé, ça se diffuse un peu comme **une pluie fine**, ça veut dire que vous en avez un peu partout, vous avez des croissances un peu plus faibles partout et en revanche qui s'étendent à tout le

territoire de la Haute-Normandie. Et une sorte de diffusion en pluie fine de la périurbanisation sur l'ensemble du territoire. Alors là, quelques parts on voit que les limites de l'aire urbaine ne retiennent plus l'urbanisation, celle-ci se fait au-delà même des limites »

À Caen, J.P. Briand, directeur adjoint de l'AUCAME mentionne : « qu'une des principales raisons c'est lié au fait qu'on est quand même une région très **rurale** et il n'y a pas vraiment eu de développement industriel majeur, ci ce n'est des initiatives locales en général qui était plutôt lié à l'existence de ressource : une rivière, du bois, du minerai de fer, de charbon. On envoyait les fonctions de transformation peu qualifiée en province et la Normandie s'est vraiment industrialisée comme ça. Donc ce qui fait que dans les années 1960 à 1970, on a eu un boom démographique absolument incroyable dans des villes comme Caen qui a connu une grosse croissance, mais là première phase, a plutôt était une phase de croissance urbaine, mais interne à la ville ».

Puis, « la périurbanisation, moi je la date à peu près aux alentours de la mi- année 1970. Donc là, on a vraiment eu un **début de périurbanisation**, sur le territoire Caennais, ça a concerné l'ensemble du territoire autour de Caen, mais il y a eu des espaces bien prisé plutôt le nord, nord ouest de l'agglomération. La question maintenant que l'on peut se poser : c'est pourquoi un tel engouement pour la périurbanisation à Caen car c'est vraiment un phénomène qui ne semble pas se **tarir** ? ».

En réponse : « c'est que nous on est sur une grande plaine ; quand vous êtes sur une cuvette, ça ne s'organise pas de la même manière que quand vous êtes dans une grande plaine. Elle génère un **émiettement** communal, il a eu pour conséquence : vous avez donc une grande ville en expansion et tout un tas de petits villages dans la plaine, et ces petits villages comme ils étaient nombreux, ils étaient inter reliés par des routes ce qui fait que vous avez une densité de routes à Caen particulièrement extraordinaire, pour dire, quand on compare avec d'autres territoires. Donc, c'est plutôt une agglomération et ensuite une nébuleuse de petits villages qui se développent au grès des lotissements, comme on est au cœur d'une campagne agricole riche ».

J.P. Briand rétorque que : « là, comme le coût de l'immobilier dans la ville est cher, la fiscalité est élevée surtout dans la ville de Caen donc vous cherchez à vous installer où le terrain n'est pas cher, la maison ne doit pas être trop chère soit l'achat dans l'ancien soit en construisant. Donc forcément, les gens quand ils ont des revenus limités, ils vont de plus en plus loin pour trouver une maison. Ça c'est un moteur très très fort et on voit bien l'équation difficile, car si une famille veut revenir à Caen, bah il y a un coût d'entrée et de fonctionnement qui est assez élevé ».



Pour finir : « aujourd'hui, on est vraiment sur une **extension** de plus en plus lointaine, de mémoire, les territoires les plus dynamiques se situent à environs 20/25 km du cœur de

ville, ce qui est colossal. En résumé, ça a commencé dans les années 1970 et depuis, ça ne se tarit pas, ça continue, ça continue... »

2.2) Les différentes logiques morphologiques, sociologiques et leurs articulations avec les traces existantes

Le mécanisme de périurbanisation havrais a commencé en même temps que les deux grandes aires urbaines normandes, que sont Caen et Rouen. Mais celui-ci n'a juste pas eu la même intensité ni la même ampleur. Au Havre, *« un mythe local préexistait et consistait à croire que les pertes d'habitants de la ville centre (environ 1 000 personnes / an), étaient étroitement corrélées au phénomène de périurbanisation de l'aire urbaine »*, témoigne J. OUKOLOFF, directeur adjoint en charge de la stratégie urbaine.

L'urbanisation s'est aussi faite plutôt sur une vallée, celle de la Lézarde et le long des axes routiers, où l'on retrouve trois villes moyennes telles que Montivilliers, Harfleur et Gonfreville-L'orcher (10 000, 10 000 et 20 000 habitants). Ces trois villes denses forment la première couronne périurbaine située à l'est du Havre. Suite à cela, on distingue une deuxième couronne, beaucoup moins dense et plus récente, qui comprend des villes comme Fontaine-la-Vallée, Octeville-sur-Mer et Rogerville. De nos jours, l'on voit se dessiner une troisième couronne qui se trouve à une vingtaine de kilomètres de la ville-centre : le cas de Criquetot-L'Esneval et Saint-Romain. Ces dernières villes se trouvent le long d'axes routiers et autoroutiers, une desserte évidente et rapide. Donc très classiquement, les populations ont commencé à entreprendre le choix de prendre la route pour éviter de payer des taxes d'habitations et des terrains trop onéreux. Ce qui a tout de même généré de manière évidente un développement de l'espace périurbain, mais peu conséquent contrairement à l'aire urbaine caennaise. On remarque toutefois un éloignement du centre et parfois même des axes routiers, des terrains qui coûtaient jusqu'à 1/3 de fois moins cher (de 40 000 à 60 000 €). En termes d'urbanisation, se pose finalement la question des attentes sociétales. Cette standardisation immobilière semble corrélée au surcoût et à la situation financière tendue de certains ménages. Pour preuve, J. OUKOLOFF avance : *« qu'il y a quelques années de cela, les ménages*

construisaient 20 m² en plus sur leurs terrains ». Sauf qu'aujourd'hui, avec le même budget, ces mêmes personnes ne peuvent financièrement plus se le permettre, sûrement dues à un enrichissement du coût du foncier. Cette standardisation immobilière, mêlée au prix du foncier, amène en partie à une ségrégation spatiale. Typiquement, les territoires les plus proches de la mer et de la ville-centre conditionnent les populations les plus aisées de l'aire urbaine. Simultanément, les communes du nord – est ont un nombre important de logements sociaux, tout comme le centre du Havre, ce qui génère une exclusion socio spatiale : vers une homogénéisation de l'espace. Pour autant, les élus ne sont plus aussi hostiles à l'égard de l'édification de logements sociaux. Ils demeurent, aujourd'hui, plus soucieux de trouver un équilibre intergénérationnel et d'attirer toujours plus de ménages. Ces apports permettraient de continuer à faire tourner leurs équipements et services. En somme, la morphologie et les paysages de l'aire urbaine génèrent de l'exclusion socio spatiale : présence ou non de la mer, proximité à la ville...

L'aire urbaine Rouen va quant à elle connaître l'amorce du phénomène de périurbanisation à la fin des années 70. Il va structurer les populations le long de la vallée de la Seine et ses affluents, et sur l'axe Rouen – Louviers – Évreux. On remarque que les cœurs d'agglomérations, tels qu'Elbeuf et Rouen, commencent à perdre des habitants (diminution de 11% entre 1975 par rapport à 1982). Parallèlement, on commence à voir émerger un phénomène de frange francilienne, qu'on retrouvera de manière plus marquée entre 1982 à 1990. Période où l'on assiste toujours à cette perte de vitalité de la centralité et une poursuite du développement périurbain de l'aire urbaine rouennaise. Par la suite, 1990 à 1999, on remarque toutefois que le phénomène s'atténue. Il a tendance à se diffuser comme une pluie fine (L. MORENO, 2018). L'étalement urbain persiste sur l'ensemble du territoire avec cependant, des croissances démographiques assez faibles. Les années suivantes à nos jours y ressemblent peu ou prou et donne l'impression d'une homogénéisation territoriale avec toujours cette perte de la centralité dans les centres-ville : exemple du Havre, Fécamp, Dieppe et de l'agglomération rouennaise. D'une manière générale, on assiste à une diffusion éparse du phénomène de périurbanisation. L.MORENO démontre que : *« les limites de l'aire urbaine ne retiennent finalement plus l'urbanisation »*. En revanche, l'emploi sur l'aire urbaine reste lui étroitement lié aux conjonctures économiques, c'est-à-dire qu'il reste largement concentré dans les pôles urbains et le long de la vallée de la Seine. Cette vallée

a fortement produit de l'espace pour les activités économiques, mais pas seulement, on y retrouve aussi une urbanisation résidentielle, et même multifonctionnelle. L'urbanisation s'est déployée par une pénétration des fonds de vallée qui remonte au développement urbain du XVII^e siècle. Finalement, c'est essentiellement le relief qui organise l'urbanisation du territoire, il reste extrêmement dimensionnant pour les développements futurs entre la Seine, les affluents et les plateaux. Néanmoins, l'agglomération rouennaise reste marquée par la forte présence des activités économiques liées à la Seine. Mais pas seulement en qualité de capitale régionale, Rouen a essentiellement développé beaucoup d'emplois administratifs, secteur tertiaire dans son centre-ville. Les plateaux semblent alors plus propices au développement de l'habitat pavillonnaire sous forme de lotissement, peu dense. D'après L. MORENO : « *la situation semble propice à l'endormissement, les élus ne sont pas mis en tension par ce mécanisme de périurbanisation. On urbanise 2 – 3 pavillons à l'échelle d'une commune* ».

Cette situation s'applique à Rouen comme au Havre et semble alors rester suffisante pour conserver les services et équipements présents dans ces communes. Elles tendent à servir de pôles d'appuis à l'agglomération rouennaise et havraise et viennent d'une certaine manière structurer l'aire urbaine. Ces petites communes vont produire à leurs tours de la périurbanisation. Contrairement à Caen, ces dernières ne semblent pas « poser les mêmes problèmes », ou revêtent d'enjeu particulier quant à la situation de la l'agglomération rouennaise et havraise.

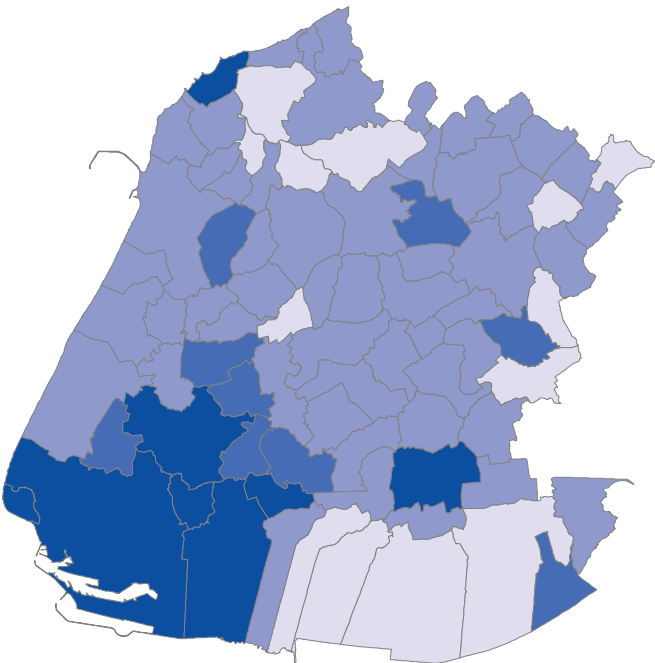
Retour historique, suite au processus de décentralisation acté par l'île de France, la Normandie de l'ouest a quant à elle entrepris tardivement son développement industriel. Sans pour autant être sur des espaces aussi industrialisés comme Rouen et au Havre, mais son développement se fonde sur des initiatives locales en lien avec l'existant de ressources présentes : une rivière, du bois, du minerai de fer et de charbon. À partir des années 1960 – 1970, on a assisté à un véritable boom démographique. À cette période, la croissance s'est faite essentiellement de manière interne à la ville.

En 1962, la ville de Caen comptait près de 91 336 habitants, en augmentation de 24% par apport à 1975 (source : INSEE). On a parallèlement commencé à édifier des quartiers, tels que la Grâce-de-Dieu, la Guérinière, la Pierre-Heuzé... Concrètement, la

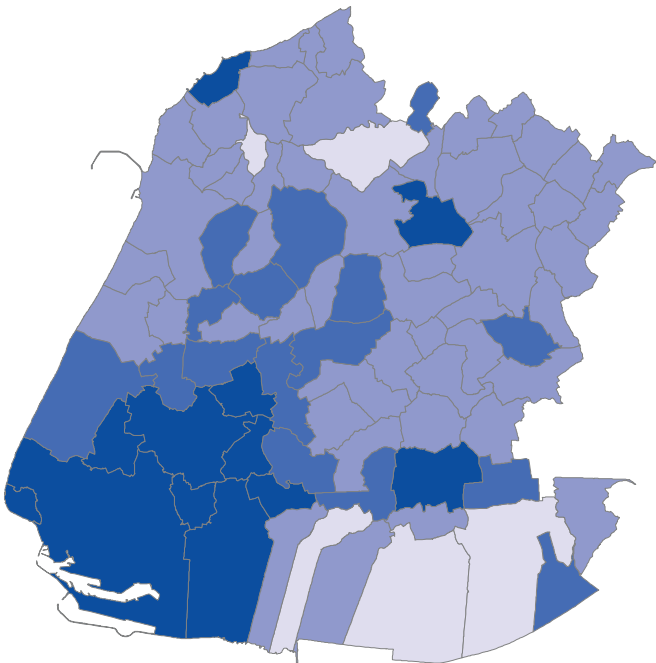
croissance s'est d'abord faite au cœur de la ville. Le début du mécanisme de périurbanisation date du milieu des années 1970 et il a ensuite concerné l'ensemble du territoire caennais, toutefois, on retrouvait des espaces plus prisés comme le nord et le nord-est du territoire. L'espace périurbain semble connaître une catégorisation de ces secteurs en raison du fait que le centre-ville soit lui-même délimité ainsi. En tout état de cause, les territoires les plus attractifs se situaient proches du plateau nord, où l'on trouvait l'enseignement supérieur et le CHU qui fut inauguré en 1975. Cette période de croissance urbaine correspond au début du processus de périurbanisation. Par la suite, ce processus ne va faire que perdurer et s'intensifier autour du pôle urbain caennais. Aujourd'hui, d'après J.P BRIAND : *« on observe que ce sont les espaces lointains du sud et de l'est qui sont les plus dynamiques, tant ils regorgent de disponibilités foncières »*. On pourrait se demander, pourquoi un tel engouement pour ce mode d'habiter en périphérie caennaise ? Une des raisons, que l'on ne retrouve ni à Rouen ni au Havre, est que la ville de Caen bénéficie d'un espace entre, située entre le centre et la mer, qui semble attirer bon nombre de ménages et retraités aisés. Historiquement, ces populations sont venues s'installer là où les terres étaient les plus fertiles, la périphérie caennaise n'a pas toujours été essentiellement vocation résidentielle, c'était avant tout un espace productif par la forte présence de l'agriculture. Pour preuve, J.P BRIAND avance : *« que sous l'ancien régime, le quart des recettes fiscales du Royaume étaient issu de la Normandie. Pour faire vivre une paroisse, il fallait finalement peu de fonciers pour la nourrir, ce qui a généré une multiplicité de paroisses pour nourrir ses habitants. À partir de là, une nuée de petits hameaux / villages se sont structurés dans la campagne de Caen. »*

Quelle conséquence sur la périurbanisation qui perdure de nos jours ? Ce phénomène a engendré le mitage de l'espace caennais, tel que nous le connaissons aujourd'hui. Le tout était interrelié par une forte densité d'axes routiers, le paysage ressemblait à une vaste plaine agricole parsemée de petits villages disséminés dans l'espace. De nos jours, on distingue une agglomération centrale sur le territoire et, tout autour, une nébuleuse de petits villages, qui se développent au gré des lotissements, une montée en puissance de l'urbanisation s'est clairement faite autour de ces petits villages et persiste encore aujourd'hui.

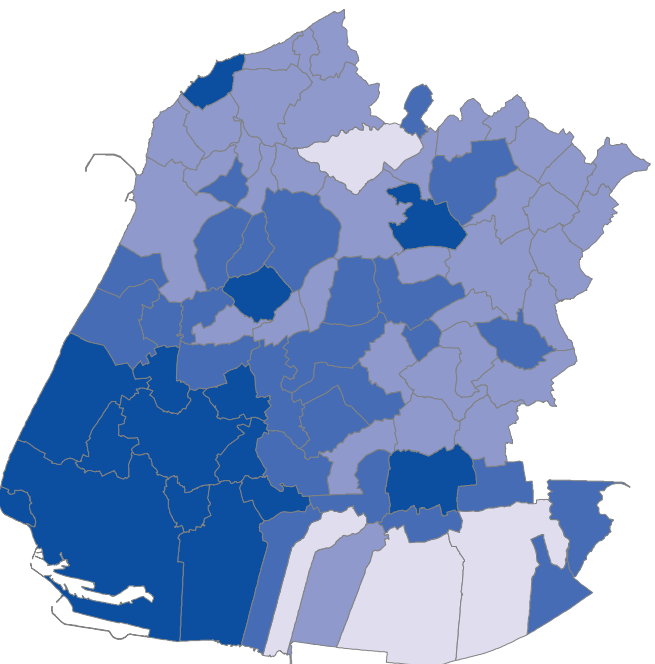
La densité de population communale de l'aire urbaine havraise de 1968 à 2015



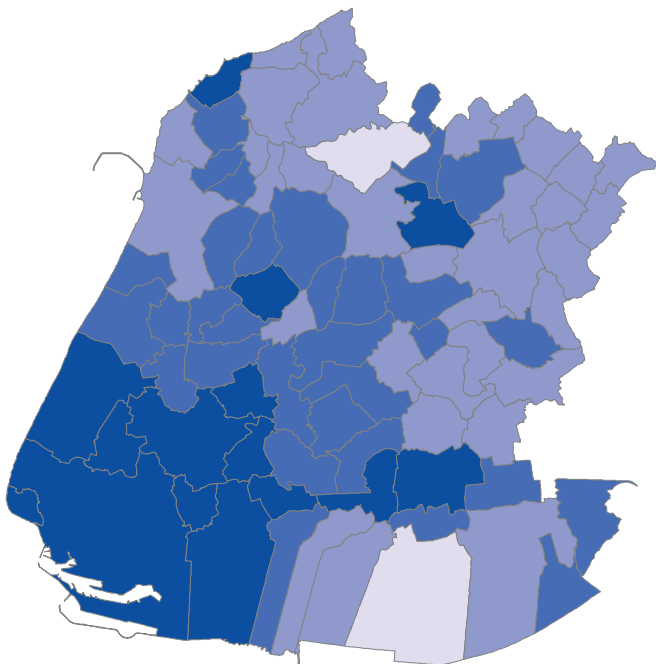
1968



1982

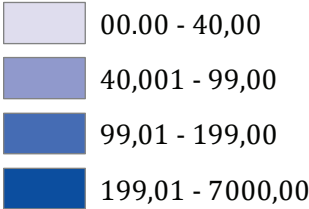


1999



2015

Densité / commune



0 3 6 12 Kilomètres

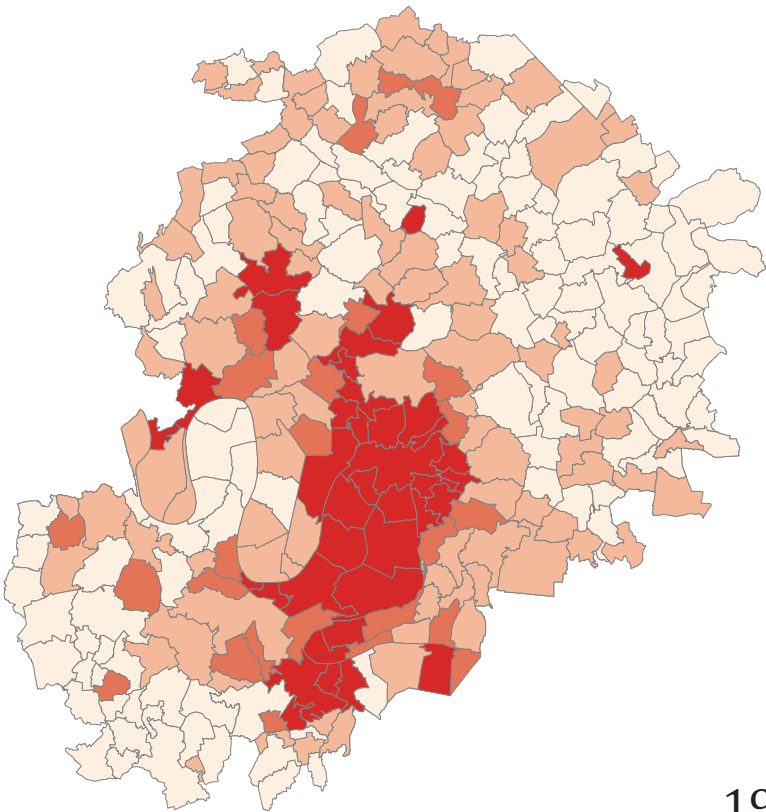
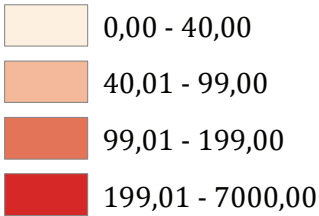


Auteur : Cédric Tannevet

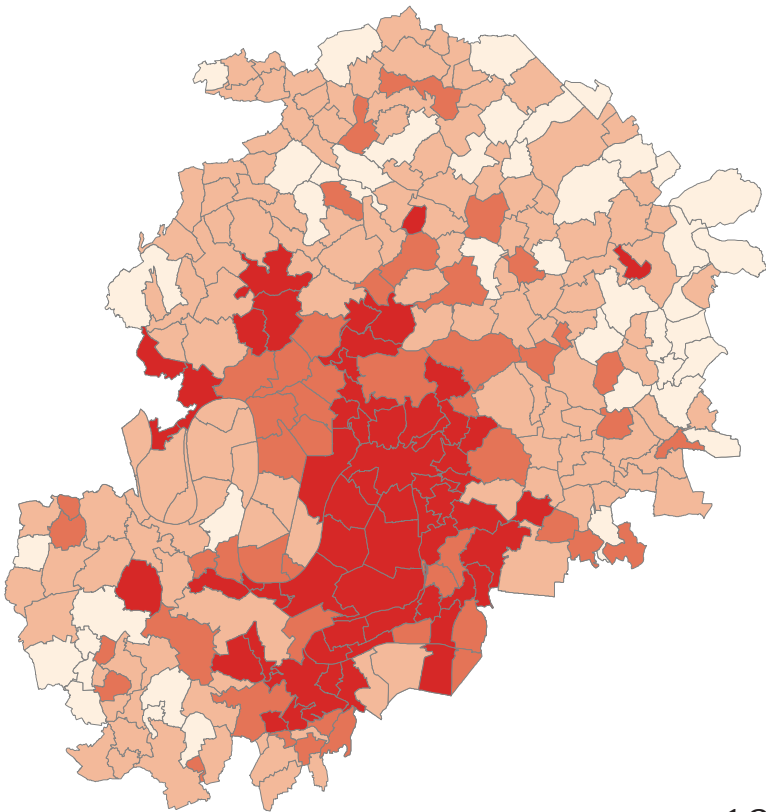
Sources : BD_TOPO_14 & 76 (2016) base de données sur les populations légales communales (1968 - 2015) INSEE

La densité de population communale de l'aire urbaine rouennaise de 1968 à 2015

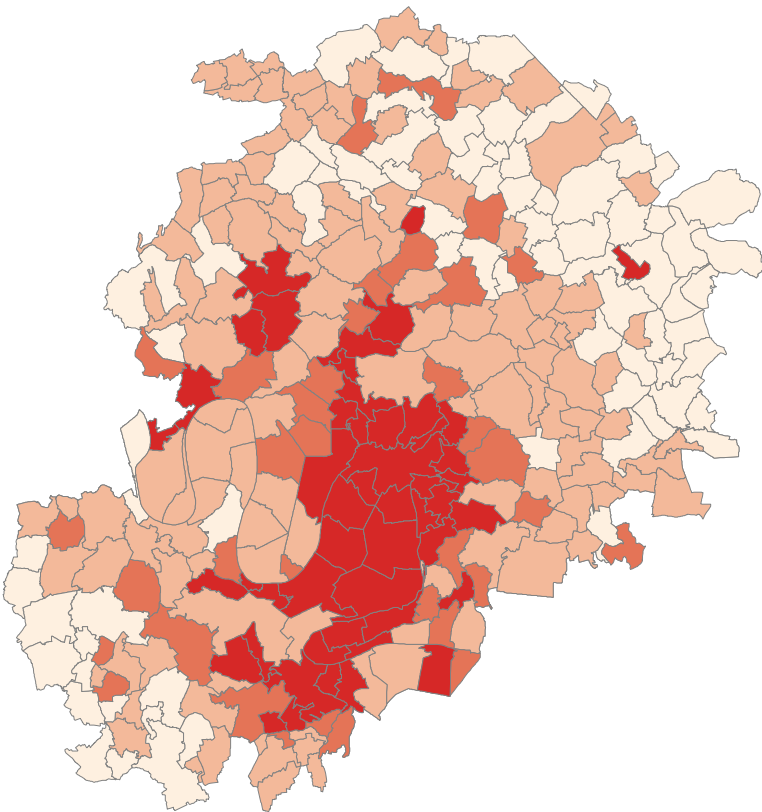
Densité / commune



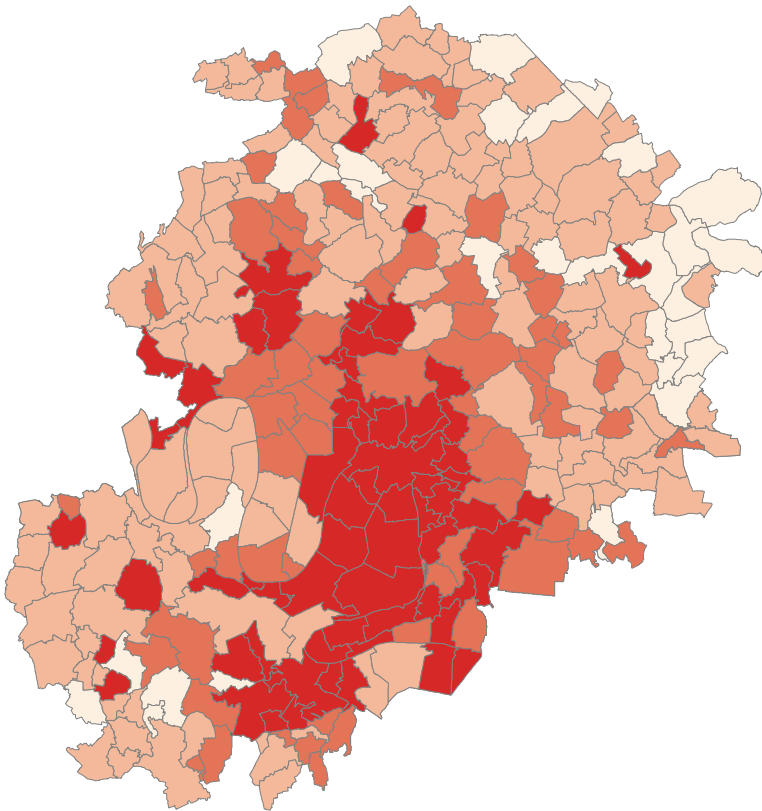
1968



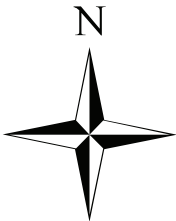
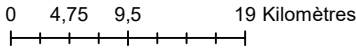
1982



1999



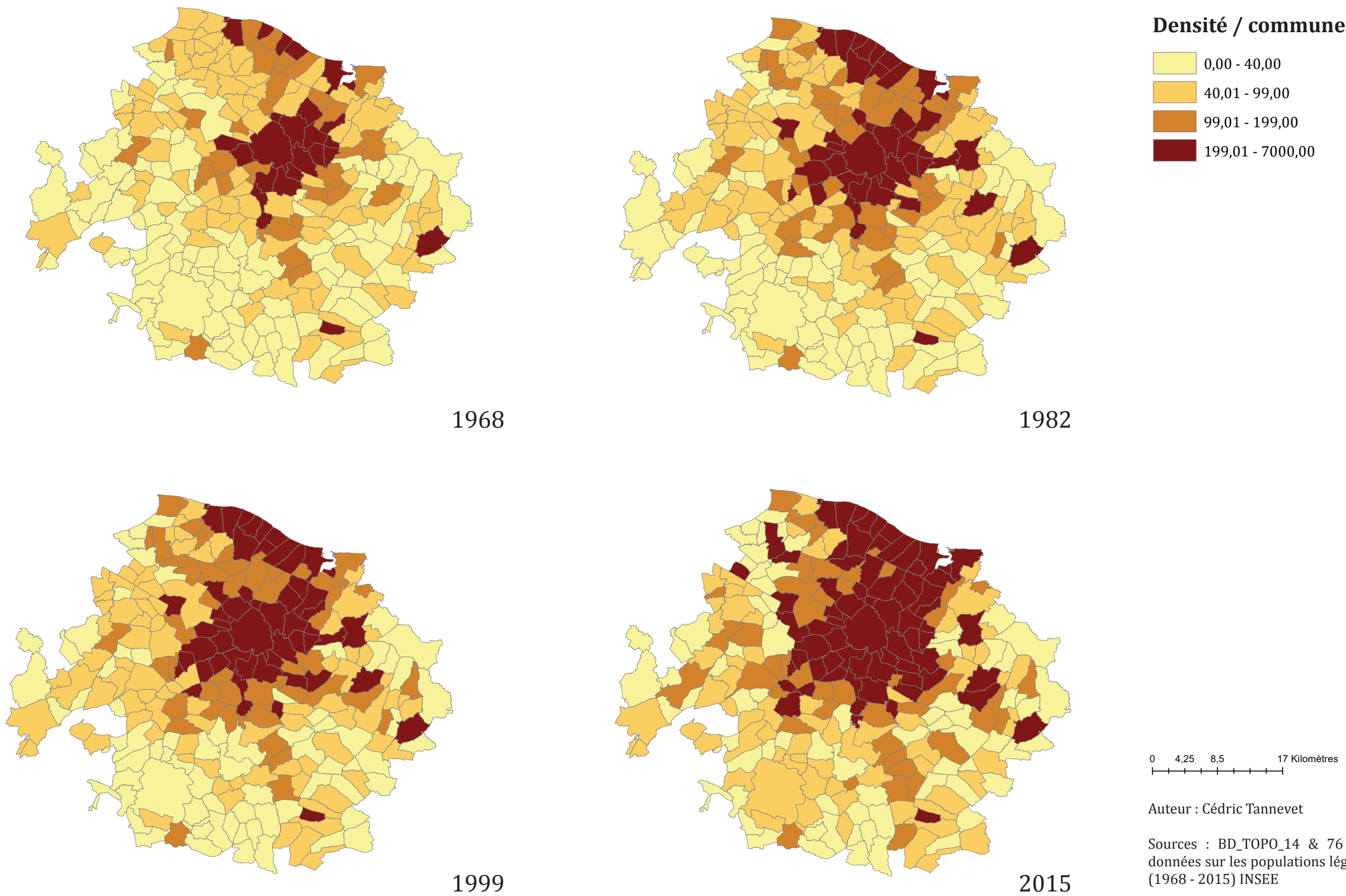
2015



Auteur : Cédric Tannevet

Sources : BD_TOPO_14 & 76 (2016) base de données sur les populations légales communales (1968 - 2015) INSEE

La densité de population communale de l'aire urbaine caennaise de 1968 à 2015



2.2.1. Reconfiguration de l'occupation spatiale et des densités de population

Dans la région du Havre, l'on observe une situation bien différente. Tout d'abord, dans une périphérie proche, les communes limitrophes se sont très densément peuplées relativement tôt du fait du développement industriel portuaire, elles ne concernent qu'une faible partie du territoire. De ce fait, les deux tiers des habitants résidaient et résident encore principalement en zone urbaine, soit 80% de la population, qui se localise dans le pôle urbain et aux abords de celui-ci. Durant la période de 1968 à 2015, Montivilliers, Saint-Martin-du-Manoir et/ou Gonfreville l'Orcher ont vu leur population plus que doubler, passant par exemple de 8 910 à 16 016 habitants à Montivilliers. D'une manière générale, les plus fortes croissances démographiques enregistrées se sont constituées aux portes de la ville-centre, le long de la côte et des principaux axes de communication (autoroute, A13 et A132). Durant les années 1968 à 1982, la population de l'aire urbaine s'est accrue d'environ 6 – 7 % (source, l'INSEE), période durant laquelle Le Havre s'est industrialisé de manière massive dans la vallée de la Seine. La densité de population des communes limitrophes a fortement augmenté autour de communes déjà importantes, avec le mouvement de pavillonnarisation. Ainsi, on remarque que les croissances démographiques et les densités de population des communes urbaines vont se stabiliser - voire même un peu régresser - au profit des communes rurales les plus proches, mais aussi des plus éloignées. De ce fait, la transition ville et campagne n'est plus aussi nette qu'auparavant. De 1982 à nos jours, l'aire urbaine havraise semble marquée par le ralentissement du processus de périurbanisation, qui a néanmoins formé deux couronnes distinctes. Les cantons périurbains du Havre ont alors bénéficié d'une migration résidentielle de familles citadines au cours des dernières décennies, dues aux charges de centralité trop élevées. Cette observation montre que le processus de périurbanisation engendre une distinction nette entre les communes dites urbaines, périurbaines et rurales. Montivilliers, Saint-Romain-de-Colbosc et/ou Goderville ont bénéficié de ce flux important de migration résidentielle en lien avec le fort développement d'un habitat pavillonnaire. Les communes les plus éloignées et rurales présentent des caractéristiques différentes, des fortes proportions de personnes seules, souvent âgées qui reflètent finalement le mouvement de désertification et un vieillissement des zones rurales, essentiellement sur la partie nord du territoire. Cette analyse soulève des interrogations quant à l'augmentation de la décohabitation des

générations en milieu périurbain. Au fil des décennies, l'espace semble s'être divisé en sous-groupe, des ménages jeunes autour des importantes villes, suivant un gradient concentrique, allant de moins jeunes en périphérie éloignée des petites et moyennes villes. Ces villes semblent aller vers un vieillissement continu dans les bourgs ruraux.

Centre urbain historique, la ville de Rouen était, dès 1800, très densément peuplée avec plus de 80 000 habitants, de ce fait, la densité du pôle urbain y est forte. La morphologie exiguë de la ville, bordée de coteaux et de grandes forêts ne permettait pas l'étalement urbain vers le nord, l'est et l'ouest. De ce fait, par manque d'espace, la population rouennaise n'a donc que très peu fluctué (+ 30 000 habitants supplémentaires au recensement de 2015). Ce sont, tout d'abord, les communes périurbaines proches, de la rive sud, qui vont capter les flux de population. On y retrouve des densités extrêmement importantes, et ce, jusqu'à Saint-Etienne-du-Rouvray et Oissel. Ces communes se trouvent dans le premier périmètre, à maximum une quinzaine de kilomètres au sud de l'agglomération et ont pu très tôt profiter de la proximité des zones d'emplois concentrées dans la capitale normande. Les densités de la première couronne vont être également augmentées, favorisées par l'extension successive du port qui œuvre aux développements de communes comme Petit et Grand-Quevilly et Petit et Grand-Couronne. L'implantation d'une ou de plusieurs fabriques dans ces communes a engendré un fort accroissement des populations. Au fil des décennies, on remarque que l'aire urbaine est occupée sur la quasi-totalité du méandre de la Seine avec des communes dont les densités sont très élevées (Oissel, Saint-Etienne-du-Rouvray, Petit et Grand-Couronne, Petit et Grand-Quevilly). Les communes du plateau nord se sont-elles densifiées plus tardivement, sous l'impulsion du mécanisme de pavillonnarisation des années 1960. Cependant, plus l'on s'éloigne de la ville-centre, plus le plateau nord connaît une dédensification de son espace. Il donne l'impression de se densifier sur un laps de temps long et de manière homogène sur l'ensemble du territoire. Conjointement, la densité démographique des communes de la zone rurale intermédiaire n'a que très peu évolué. Le développement urbain est resté relativement faible, malgré quelques fluctuations (Buchy, Montville et Malaunay, par exemple). Ces flux de population des zones urbaines vers les campagnes périphériques ont été rendus possibles grâce au développement des réseaux de transport. De ce fait, les espaces ruraux sont devenus plus accessibles et il fut possible d'habiter à la campagne, tout en

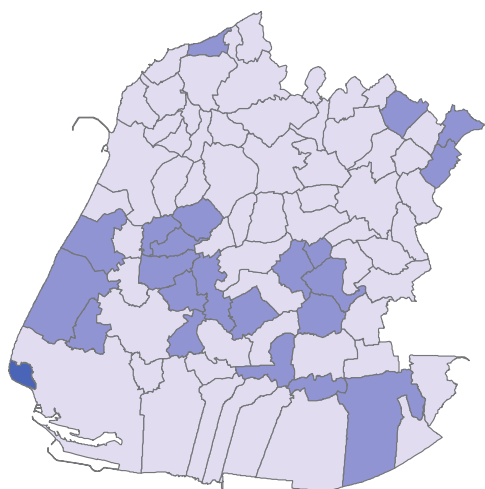
travaillant à la ville, à partir du milieu années 1980. Ce flux de population tend à compenser le déséquilibre entre la rive sud et la rive nord, traditionnellement plus rurale. À partir des années 1970, on remarque que la zone rurale intermédiaire connaît un accroissement de sa population au détriment des deux pôles urbains. La vallée de la Seine revêt une multiplicité d'enjeux à consolider entre les deux territoires et paraît, aujourd'hui, être au cœur du débat.

L'aire urbaine caennaise est caractérisée par une couronne périurbaine, qui semble consolider son attractivité résidentielle et, ce, depuis quelques décennies. La couronne n'a cessé de se densifier depuis la fin des années 1960 et sa vigueur démographique paraît compenser la déprise, que connaît le pôle urbain (- de 4 000 habitants entre la période 1969 à 2014, d'après l'INSEE). D'une manière générale, la densité diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne du noyau dense de l'agglomération formé de la ville-centre et de sa banlieue. Excepté le littoral qui, dès 1968, enregistre des densités records, il demeure très urbanisé sous l'impulsion d'aménités que l'on retrouve encore aujourd'hui : présence de la mer, proximité des services et équipements du nord de Caen. Toutefois, on retrouve des petites et moyennes villes, qui assurent des fonctions de pôle relais, des pôles d'activités économiques offrant de nombreux services situés de part et d'autre de l'espace périurbain, sous dominante rurale. Les densités communales se sont intensifiées, propagées selon le principe de vases communicants, avec un effet radioconcentrique très prononcé, jusqu'à la mer. La densité est principalement soutenue sur le territoire de Caen-la-Mer. Au fil des décennies, elle croît également à l'ouest de l'agglomération, mais à un rythme moins soutenu. D'une manière claire, l'espace littoral reste le plus prisé. De ce fait, il constitue un espace périurbain à part entière, à l'écart des dynamiques démographiques que connaît le reste de l'aire urbaine caennaise. On assiste à une dédensification de l'agglomération au profit des espaces périurbains les mieux desservis. Le panorama de carte sur la densité communale illustre que le processus a tendance à s'intensifier aux différentes portes de Caen, du fait d'absence de contraintes physiques et d'une vaste étendue de plaine. On assiste à une croissance de la densité le long des divers réseaux routiers. On remarque également une densification démographique diluée et essentiellement bénéfique aux territoires, dont l'accessibilité s'est largement améliorée au cours de cette analyse diachronique. À ce propos, le cas de l'autoroute A13 vers l'est et la nationale 158 vers le

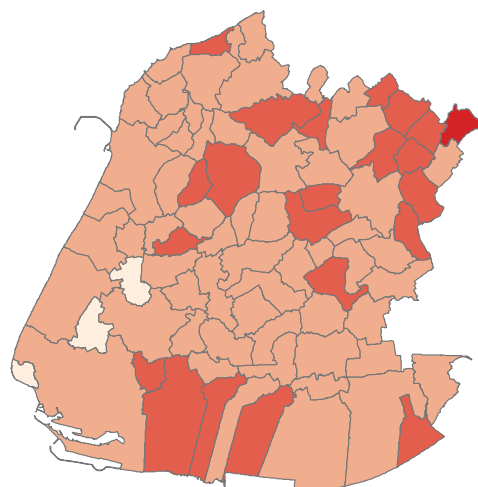
sud du territoire en est l'illustration. Au-delà de ces espaces bien desservis, le territoire caennais est essentiellement constitué de communes à dominante rurale caractérisées par une faible densité de population. Néanmoins, on retrouve des secteurs structurants, comme nous l'avons évoqué précédemment. Les principaux secteurs, qui se sont développés pour donner lieu à des communes urbaines, sont : Bretteville l'Orgueilleuse, Douvres-la-Délivrande, et Ouistreham, ou encore des groupements de communes telles que Moulton – Argence et Cagny – Frénoyville. Leur densité de population, la présence d'activités économiques, de services et d'équipements en font de véritables pôles-relais structurants de la couronne périurbaine – et bien souvent relais et au service de la poursuite ou du maintien de périurbanisation caennaise. Au sein même de l'aire urbaine caennaise, on distingue une déconcentration et une réorganisation au profit du périurbain. Cette configuration territoriale est rendue possible par un implicite rapport de complémentarité et de cohésion entre les diverses communes. Elles tentent d'apporter des solutions, qui tendent à résoudre les problèmes contemporains d'aménagements. On retrouve ce cas de figure chez les communes labélisées pôle relais, comme cela est le cas à Bretteville-sur-Laize, Douvres-la-Délivrande, Troarn et Evrecy. Cette mise en système pose la question de la gouvernance institutionnelle de tels ensembles, cette interrogation sera en partie traitée lors du dernier chapitre de cette recherche. Le polycentrisme œuvre davantage en termes de capacité à rééquilibrer les fonctions urbaines entre les centres et à affirmer une complémentarité.

Répartition spatiale des catégories socio-professionnelles dans l'aire urbaine havraise.

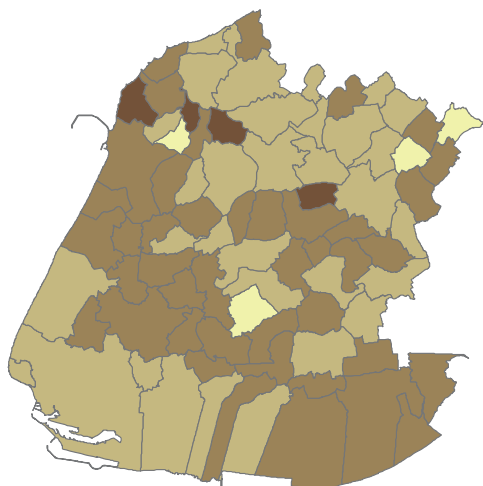
% de cadres et professions intellectuelles supérieures



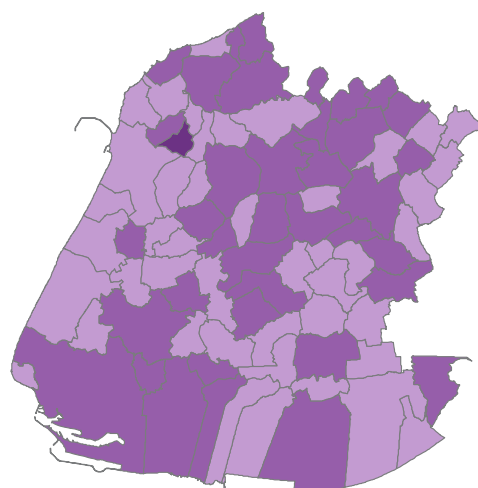
% d'ouvriers



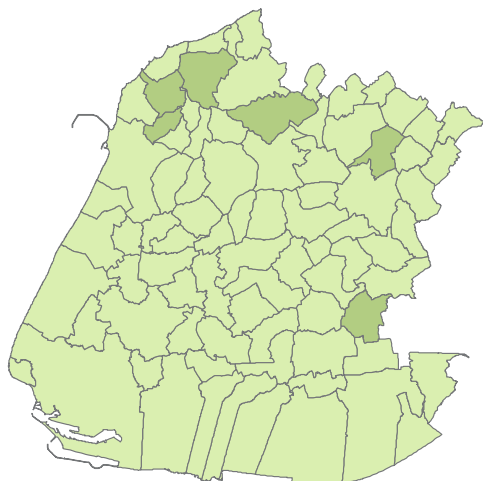
% de professions intermédiaires



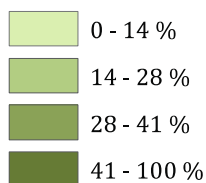
% d'employés



% d'agriculteurs, artisans, commerçants et chefs d'entreprise



Répartition par lieu de résidence



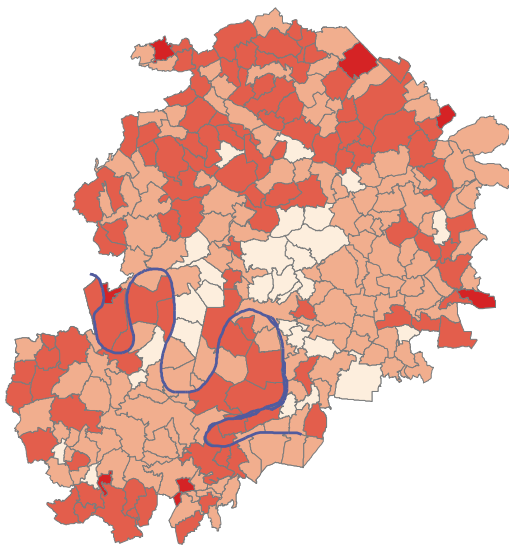
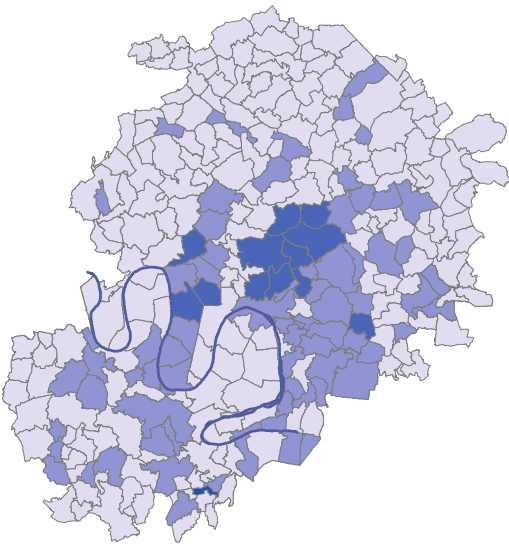
Auteur : Cédric Tannevet

Sources : BD_TOPO_14 & 76 (2016) - base de données sur la population active selon la CSP par commune (1968 - 2014) INSEE

Répartition spatiale des catégories socio-professionnelles dans l'aire urbaine rouennaise.

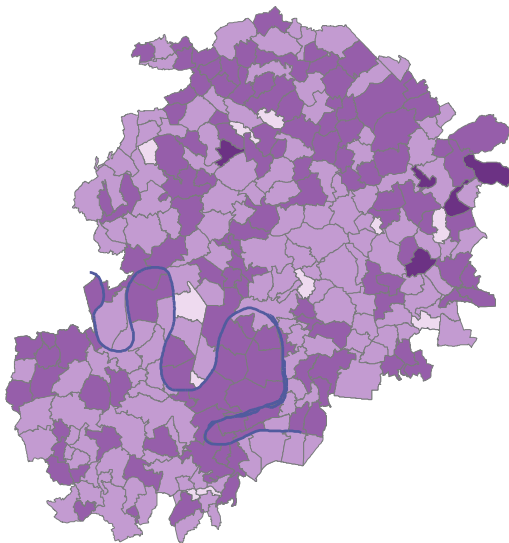
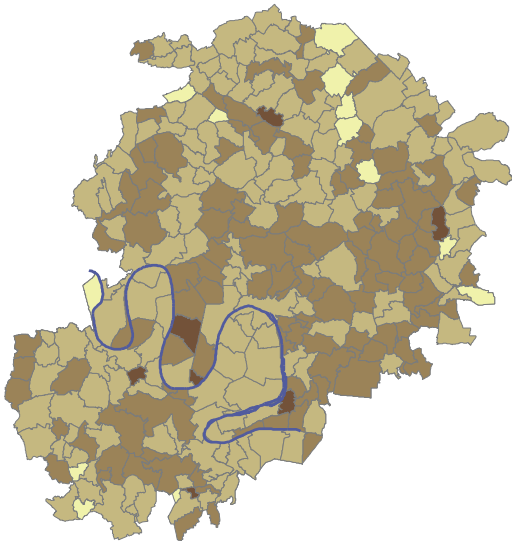
% de cadres et professions intellectuelles supérieures

% d'ouvriers

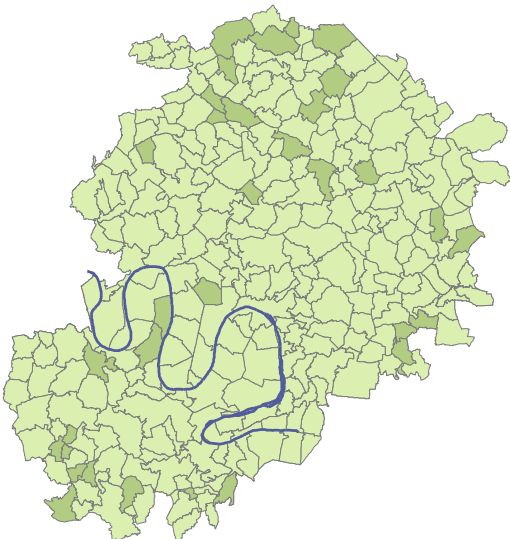


% de professions intermédiaires

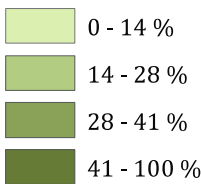
% d'employés



% d'agriculteurs, artisans, commençants et chefs d'entreprise



Répartition par lieu de résidence

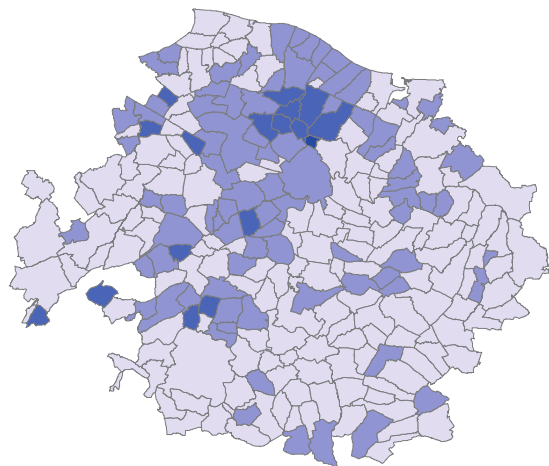


Auteur : Cédric Tannevet

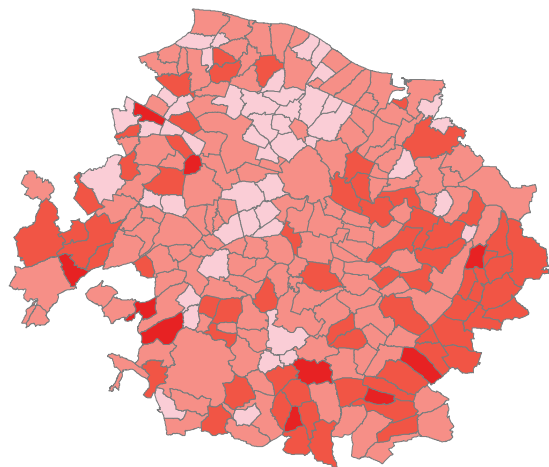
Sources : BD_TOPO_14 & 76 (2016) - base de données sur la population active selon la CSP par commune (1968 - 2014) INSEE

Répartition spatiale des catégories socio-professionnelles dans l'aire urbaine caennaise.

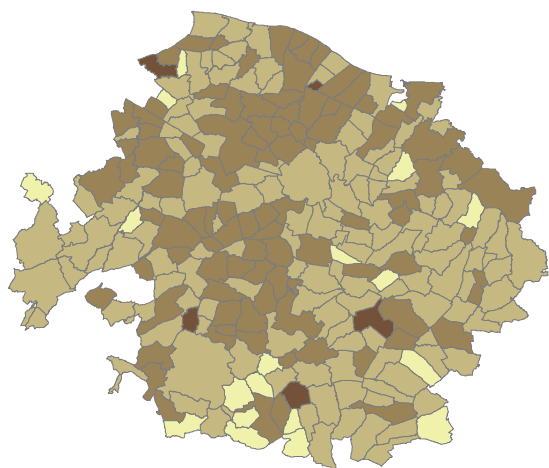
% de cadres et professions intellectuelles supérieures



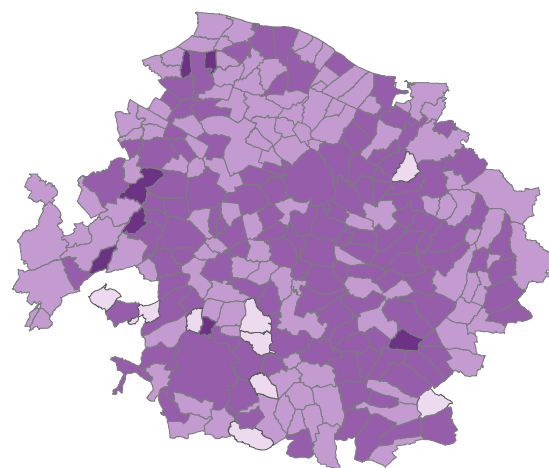
% d'ouvriers



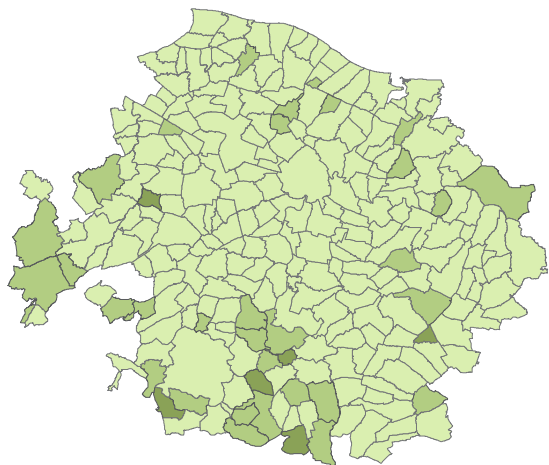
% de professions intermédiaires



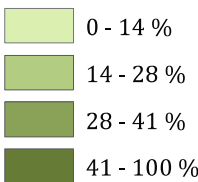
% d'employés



% d'agriculteurs, artisans, commençants et chefs d'entreprise



Répartition par lieu de résidence



Auteur : Cédric Tannevet

Sources : BD_TOPO_14 & 76 (2016) - base de données sur la population active selon la CSP par commune (1968 - 2014) INSEE

2.2.2. Une sectorisation sociale de l'espace périurbain

Le mécanisme de périurbanisation est inéluctablement porteur d'un processus de tri de la population dans l'espace, donc de ce fait, de ségrégation spatiale (CHARLOT, HILAL & SCHMITT, 2009). La relation coût du logement et proximité au pôle urbain est au cœur du mécanisme économique de la périurbanisation ; les ménages les plus aisés financièrement participent et s'installent là où s'intensifie la concurrence pour l'occupation du sol, de ce fait, ils y accroissent donc les coûts du parc immobilier. À l'inverse, les moins dotés financièrement doivent s'en éloigner afin d'accéder à des coûts immobiliers moins élevés, mais ils doivent faire face à un coût de transport domicile-travail relativement élevé. Finalement, tout comme la ville compacte, la périurbanisation résulte de choix résidentiels de ménages hétérogènes, et est malgré elle porteuse d'un tri spatial des populations en fonction de leurs caractéristiques¹⁸. D'une manière générale, la configuration spatiale qui résulte de ces choix de (re)localisation est la suivante : les ménages les plus aisés se localisent au centre, ceux à revenu moyen en périphérie et les ménages les plus pauvres en position intermédiaire (SCHMITT et coll., 1998 ; GOFFETTE-NAGOT, 2001). Au fil des évolutions sociohistoriques de notre société, l'image du périurbain a été en particulier forgé en fonction de la manière dont ont été appréhendées les « classes moyennes » sur celui-ci. Il convient de ne pas oublier que le périurbain est incontestablement un espace dont le destin s'entremêle avec celui des classes moyennes (CHARMES, 2015).

Avec plus de 290 000 habitants sur l'aire urbaine du Havre, en 2014, on remarque que la région havraise est un espace très contrasté au niveau de la répartition de sa population par catégories socioprofessionnelles. Cette situation semble liée à son histoire. Jusqu'en 1968, on assiste véritablement à un « exode » rural en faveur de la croissance des zones urbaines, le Havre prédominait à cette période. De ce fait, on retrouve encore, aujourd'hui, une forte présence des employés (plus de 40%), mais aussi des ouvriers au cœur et porte de la ville. Par la suite, on observe que « l'exode » rural se ralentit et, à partir des années 1975, la tendance va alors s'inverser. En plein

¹⁸ CHARLOT S., HILAL M., SCHMITT B., Schmitt, « La périurbanisation renforce-t-elle la ségrégation résidentielle urbaine en France ? », Espace populations sociétés, 2009/1 | 2009, 29-44.

mécanisme de périurbanisation, les couches supérieures vont rapidement s'installer durablement dans la première couronne périurbaine, jouxtant le centre-ville et la mer, comme c'est le cas d'Octeville-sur-Mer, Sainte-Adresse et Cauville-Sur-Mer. Mais pas seulement, si ces villes connaissent une surreprésentation des élites, c'est sûrement en partie liée à la proximité du bassin d'emploi havrais, qui reste extrêmement localisé au centre-ville. Après les années 1980, est marquée par un ralentissement du processus de périurbanisation. Néanmoins, les communes éloignées de l'agglomération havraise voient leur population augmenter, de manière plus diffuse, des ouvriers et employés (plus de 40% d'actif) ont fait le choix de partir résider dans une périphérie lointaine, reléguée faute de moyens dans des villes à plus de 25 kilomètres de la commune centre. On retrouve l'exemple de Criquetot-l'Esneval, Saint-Gilles-de-la-Neuville et Anglesqueville-l'Esneval.

Parallèlement, on observe une dédensification continue des zones dites rurales du nord et nord-est, les plus éloignées de l'aire urbaine havraise, où prédominent les artisans, commerçants et agriculteurs. Finalement, les cantons périurbains les plus proches sont les premiers à avoir bénéficié d'un flux de migration résidentielle que l'on retrouve, aujourd'hui, une surreprésentation des couches supérieures liée à une proximité de la ville et de ses activités, tout simplement. Suite à cela, les communes, qui ont eu une migration résidentielle plus récente, appartiennent aux classes les plus précaires. Cependant, la distance à la ville-centre semble retenir une partie des citadins, candidats à l'accession à la propriété. Elle génère un fort clivage au sein de l'agglomération entre les secteurs industriels et ouvriers, peu valorisés à l'est, et les zones pavillonnaires attenantes, proches de la ville, qui semblent être recherchées par les ménages en situation d'ascension sociale et résidentielle.

La situation de l'agglomération rouennaise est bien différente étant donné que la dynamique de périurbanisation semble essentiellement s'opérer sur le plateau nord. Parallèlement, le développement économique et les opérations urbaines se localisent dans le centre-ville, le long de la vallée de la Seine et de ses affluents. On observe un phénomène lent de dissémination de l'habitat individuel très peu dense, une fois de plus, au détriment des espaces réservés aux usages agricoles. Néanmoins, on assiste à un « découplage » des fonctions économiques et de la dissémination de l'habitat. L'aire

urbaine rouennaise concentre une forte part d'espaces naturels et forestiers autour de son agglomération. La couronne périurbaine s'est, tout d'abord, formée et développée en périphérie du pôle urbain, avec des logiques de diffusion qui diffèrent selon les secteurs géographiques.

Cette diffusion de l'espace périurbain s'est elle aussi accompagnée d'une sectorisation sociale. On observe des populations plus aisées, dont les cadres et les professions intellectuelles supérieures (avoisinant les 40%) dans la partie nord et très proche de l'agglomération. À l'inverse, on retrouve les profils moins aisés plutôt, concentrés dans la partie ouest, sud et dans les communes les plus éloignées de la ville de Rouen. Ce phénomène est en partie explicable, par le fait que le foncier de ces communes périurbaines, dans les années 1970 – 1980, était encore peu élevé. Cette croissance spatiale s'est opérée en trois phases avec des orientations géographiques différentes, selon les recensements INSEE : vers le nord de 1975 à 1982, vers le sud de 1982 à 1990 et vers l'est de 1990 à 1999 (TILLARD, 1999). De 1999 à aujourd'hui, il semblerait que la progression spatiale du périurbain rouennais se dirige désormais vers les plateaux sud-est (Agglo de Rouen, 2007)¹⁹.

Outre l'intérêt du foncier, les différentes catégories socioprofessionnelles présentes dans la couronne périurbaine ont fait le choix de cette localisation portée par une nouvelle manière d'habiter et de pratiquer l'espace centre rouennais. Les axes de communication sont, par ailleurs, venus renforcer les liens entre le centre et sa périphérie. Le nord et l'est de l'aire urbaine présentent les espaces les plus attractifs en raison de la présence autoroutière, qui relie plus rapidement au centre-ville, ce qui explique l'arrivée de strates supérieures dans ces secteurs. En somme, Rouen connaît une dynamique périurbaine moins intense et plus contrastée que l'espace périurbain caennais. Cela s'explique par une moindre construction de logements individuels, Rouen est une ville métropolitaine qui semble concentrer tous ses enjeux au cœur de l'agglomération.

¹⁹ F. RAULIN, « Mesurer l'étalement urbain résidentiel. Exemple de l'habitat individuel détaché dans l'aire urbaine de Rouen depuis la loi S.R.U. » Géographie. Université de Rouen, 2012.

Le profil général par catégorie socioprofessionnelle montre que l'espace périurbain caennais est encore, en partie fondé sur un espace aéré et rural. L'agriculture y trouve encore une place non négligeable, voire importante ; ce qui n'est pas sans générer un mitage du territoire. Géographiquement et parallèlement au mécanisme de périurbanisation, on distingue une forme de ségrégation sociale et territoriale, qui ne fait que conforter les disparités économiques des résidents de l'aire urbaine caennaise.

Pour preuve, les communes périurbaines les plus éloignées du centre accueillent principalement des classes ouvrières où d'employés, allant jusqu'à 28% de ces actifs, comme l'illustre le document cartographique. Seulement, ces communes s'étendant essentiellement vers l'est et le sud de l'agglomération semblent abordables pour accueillir les ménages les plus modestes, qui souhaitent accéder à une maison individuelle en propriété. Alors qu'auparavant, les ouvriers et employés avaient pour forte tendance de se loger plutôt dans les logements sociaux du pôle urbain. Ceux-ci devenant de plus en plus obsolètes, ces classes précaires se retrouvent à parcourir des trajets toujours plus longs.

À l'inverse, certaines communes montrent des signes de distinction évidents. On observe que les classes les plus aisées, dont les cadres et professions intellectuelles supérieures, sont surreprésentées dans une périphérie proche de Caen ou au nord de l'aire urbaine : un signal fort de différences en termes de richesses. Ce ne sont pas les seules, on remarque également la présence de populations plus anciennes, les premières générations de périurbains aisés qui ont eu la chance d'accéder à une propriété non loin de la mer. D'une manière générale, l'espace périurbain caennais, nous montre distinctement les entités liées au changement démographique, avec les profils socioprofessionnels, de plus en plus modestes avec l'éloignement, des lieux moins accessibles ou dépourvus d'atouts géographiques. La pauvreté et les inégalités de revenus sont globalement fortes et territorialisées et la réciproque est tout aussi vraie.

2.2.3. Foncier, une ressource territoriale pour le développement

Cette constante urbanisation périphérique pose la question du rapport au sol, quelle place pour l'agriculture face aux enjeux de demain ?

Le Havre n'a, proportionnellement à ses homologues, que très peu consommé de foncier pour assouvir les désirs de périurbanisation. Pour preuve, en 2014, on retrouvait plus de 290 000 habitants pour l'aire urbaine, tandis que la ville-centre en regroupe plus de 170 000 à elle seule (source : l'INSEE). L'agglomération urbaine du Havre comprend 81 % de la population totale de l'aire urbaine, contre 48 % à Caen (l'INSEE). La particularité de son territoire est qu'il est resté majoritairement sous dominance urbaine. La barrière physique et paysagère de cette transition ; vers un espace périurbain peu dense est marqué par deux zones commerciales au sortir des villes : Gonfreville-L'Orcher et Montivilliers. La ville met l'accent et essaye d'asseoir son développement économique de sa centralité et de sa première couronne. Cependant, l'aire urbaine du Havre reste tout de même confrontée, malgré tout, au même souci que ses homologues normandes, soit un recul des terrains agricoles, sur des terres riches agronomiquement au profit de divers projets de construction - d'aménagement d'habitat individuel ou de lotissement. Des projets, qui pour J. OUKOLOFF ne semblent pas varier leurs formes architecturales et leurs manières de faire, parfois au milieu de nulle part, dépourvu en services et équipements.

L'aire urbaine de Rouen affiche une vision totalement différente, elle prend la forme d'une croissance faible et surtout très diffuse de la population autour des pôles urbains, qui eux, continuent à développer et polariser fortement l'emploi. Les enjeux portent essentiellement sur le rayonnement de la métropole, sans qui la périurbanisation ne pourrait se développer, elle a toutefois consommé modérément du foncier autour de l'agglomération. En revanche, son rayonnement dépend du fait de la proximité du grand Paris, des modalités de discussion, de considérations diverses et de contextualisations un peu différentes au vu de la situation de débouché maritime. Il y a là une réflexion à mener sur ce que Rouen pourrait réellement apporter à l'IDF. En termes de politique publique, il faudra faire très attention dans le rapport que l'on donne vis-à-vis de Paris. Pour ce faire, l'aire urbaine de Rouen doit être en mesure d'assurer pleinement

l'ensemble des fonctions d'une métropole : l'enseignement supérieur – recherche, ou encore le développement économique... La finalité n'est pas de se retrouver dans une logique de « banlieue » de l'IDF. À partir de ce constat, l'intérêt est de développer économiquement, d'essayer de conquérir des marchés vers Paris, tout en développant des emplois dans le secteur tertiaire. La particularité de l'aire urbaine de Rouen est qu'elle se situe à une heure de Paris, et qu'elle connaît morphologiquement une concentration des activités économiques au centre de sa métropole. Ce qui engendre des difficultés à générer des pôles d'appuis / relais en nombre suffisant pour pouvoir parler d'une réelle approche polycentrique (CLAVAL, 1981 ; AYDALOT, 1985). Ce polycentrisme n'a pas été produit en termes de développement économique par la métropole. Il n'y existe pas d'importantes zones d'activités économiques et commerciales pour enrayer ce mécanisme et générer des activités propres dans l'espace périurbain rouennais. Alors que, parallèlement, Rouen collabore étroitement avec la petite aire urbaine de Louviers, elle s'avère être un pôle de développement extrêmement puissant autour de l'industrie pharmaceutique et de luxe. Cette relation semble générer des échanges de population, mais l'intérêt du périurbain rouennais demeure dans le développement économique de ses pôles urbains de proximité.

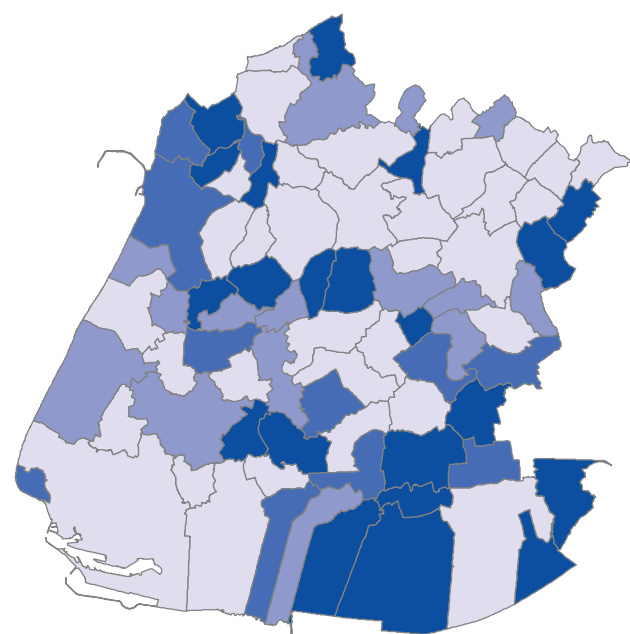
Face à cela, Caen se trouve dans une situation particulière contrairement au Havre. L'aire urbaine caennaise a, aux prémices du mécanisme, consommé abondamment de foncier agricole sans se poser de question. Aujourd'hui, la situation est bien différente. D'une part, les élus semblent prendre conscience qu'il nous faut consommer moins de terrains agricoles, notamment grâce à la mise en place du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Il permet de mettre en œuvre une planification stratégique du territoire à l'échelle d'une intercommunalité. Celui-ci a considérablement réduit les surfaces de construction. D'autre part, le monde agricole prend « conscience » que ses terres agricoles avaient une réelle importance et, non seulement, un capital pour prévoir leur retraite.

D'après, J.P. BRIAND : *« aujourd'hui, l'AUCAME est en train de réviser le SCoT que l'agence porte avec des élus, dans le même temps, les fourches sont en train d'être aiguisées. Les agriculteurs attendent impatiemment les chiffres de consommation foncière pour les années futures ».*

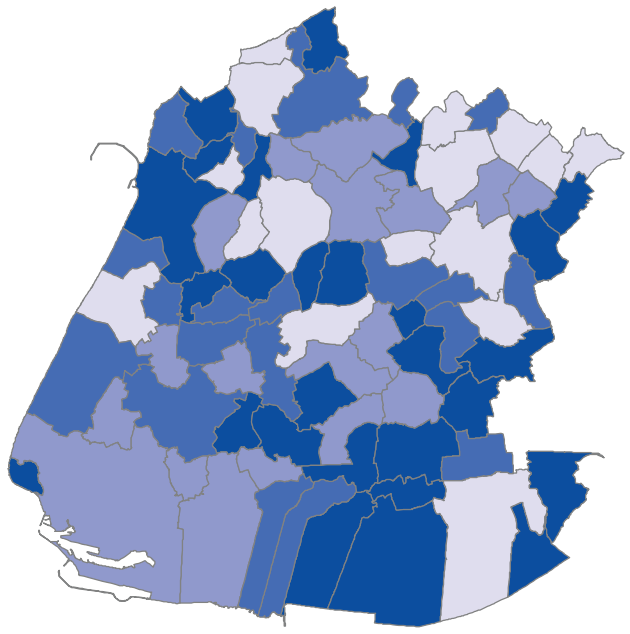
Aujourd'hui, c'est un enjeu primordial à l'échelle nationale, la périurbanisation risque de se heurter à cette composante qu'est la disponibilité foncière. Si ce n'est que le mécanisme de périurbanisation n'a de vie qu'au travers de la construction d'un habitat de type individuel comme ça a été le cas ces dernières décennies à Caen. Pour ce faire les différents acteurs se devront de réfléchir et de mettre en place des solutions porteuses d'alternatives : réappropriation des friches, densifier autour des pôles et lotissements déjà construits... L'évolution des enjeux, les reconfigurations spatiales, les changements de contextes agricoles et sans oublier la montée des préoccupations environnementales²⁰ vont poser ces nouvelles questions. À différente échelle, les territoires sont donc devenus de véritables lieux de décision et de mise en œuvre de processus de développement. C'est d'ailleurs ainsi que progressivement, la notion de développement territorial s'est imposée, à l'interface entre celle de développement local et de développement régional (LACOUR, 2005 ; PECQUEUR, 2005 ; SIMARD & CHIASSON, 2008 ; JEAN, 2011). Dans l'espace périurbain caennais, on a retrouvé a mouvement fort, ces dernières décennies, qui a largement contribué au développement résidentiel périurbain (BERGER, 2004), au détriment du foncier agricole.

²⁰ GUERINGER. A, HAMDOUCH. A, et WALLET .F, « *Foncier et développement des territoires ruraux et périurbains en France. Une mise en perspective* », Revue d'Économie Régionale & Urbaine, vol. octobre, no. 4, 2016, pp. 693-712.

Evolution du marché de l'immobilier dans l'aire urbaine havraise

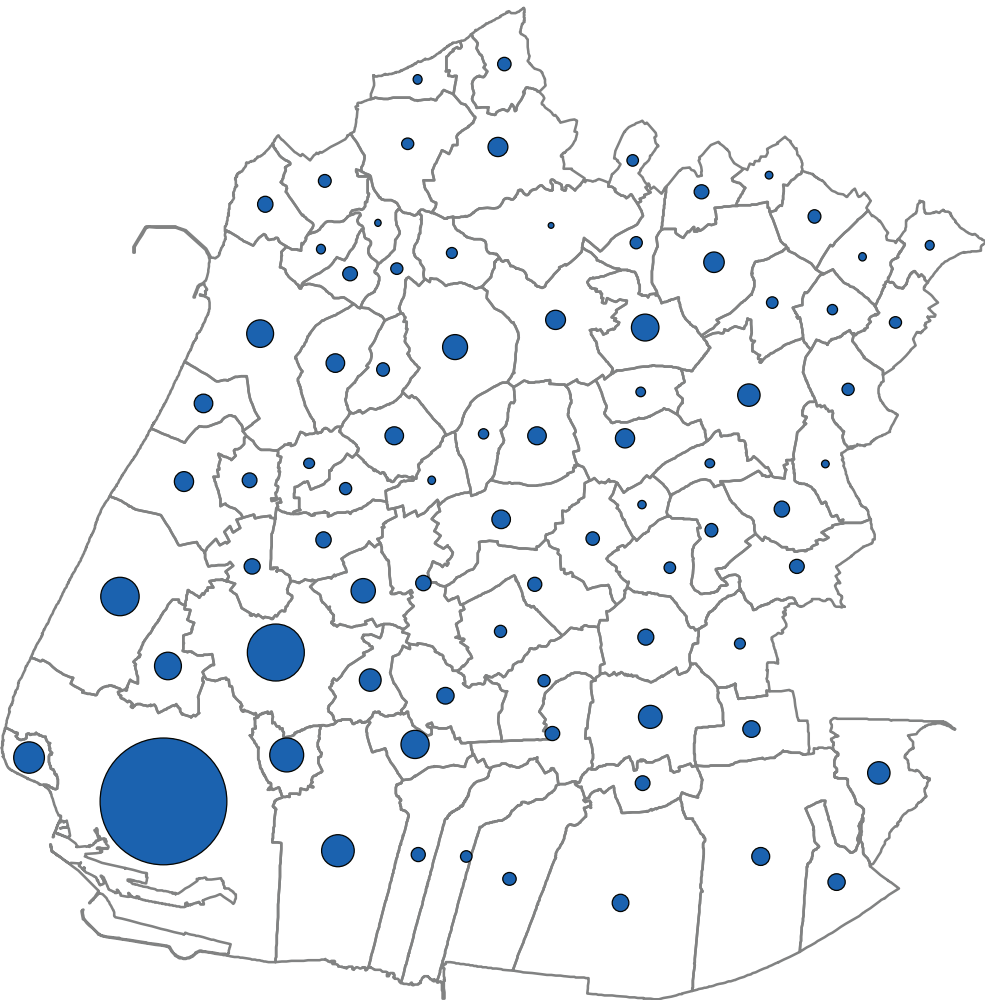
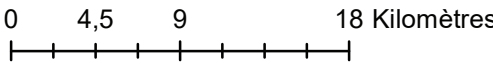
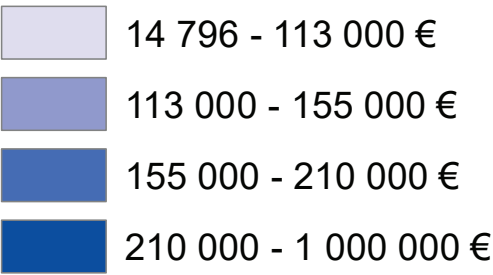


Moyenne des biens achetés par commune avant 2008

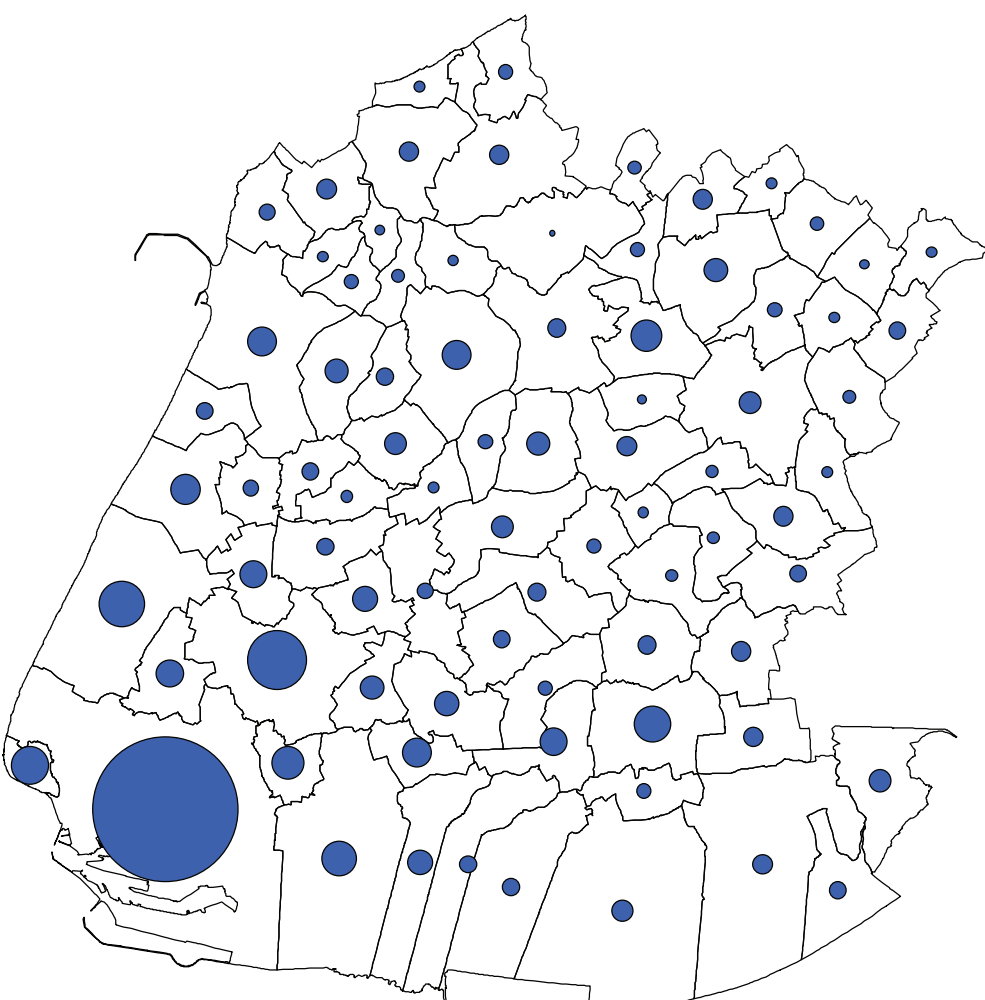


Moyenne des biens achetés par commune après 2008

Prix moyens des bien achetés :

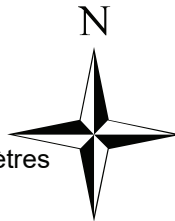
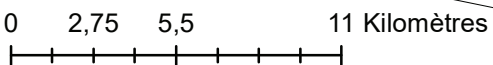
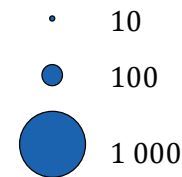


Achats immobiliers par commune avant 2008



Achats immobiliers par commune après 2008

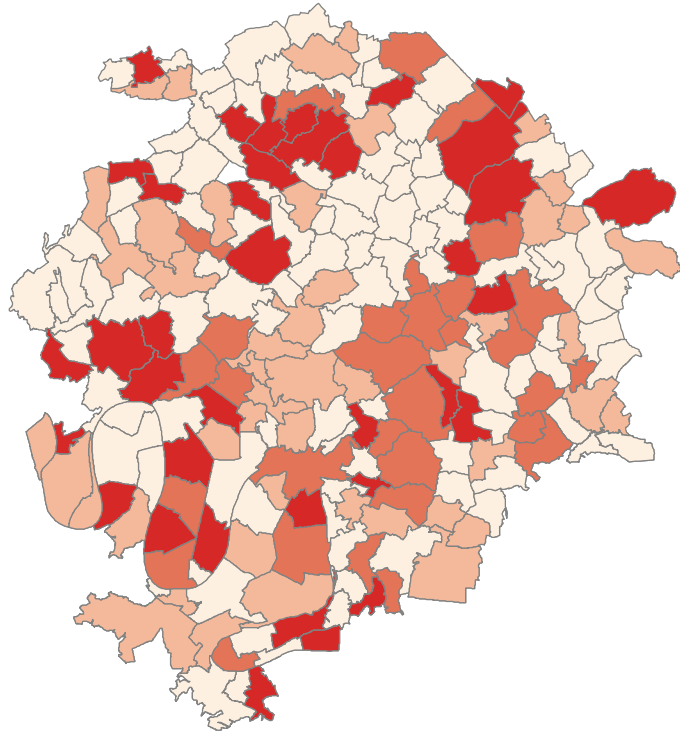
Nombre :



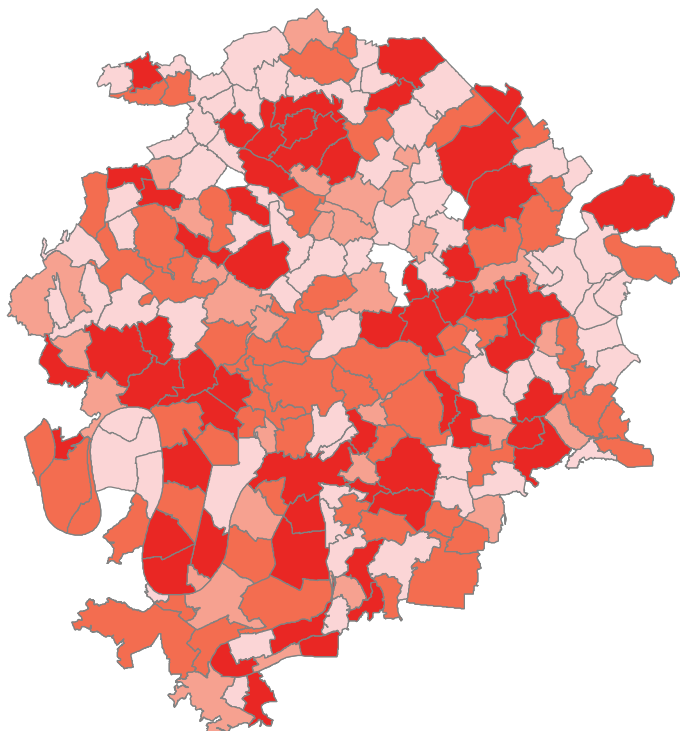
Auteur : Cédric Tannevet

Sources : BD_TOPO_14 & 76 (2016) base de données sur les populations légales communales (1968 - 2015) INSEE

Evolution du marché de l'immobilier dans l'aire urbaine rouennaise

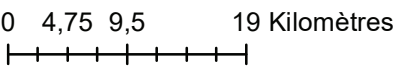
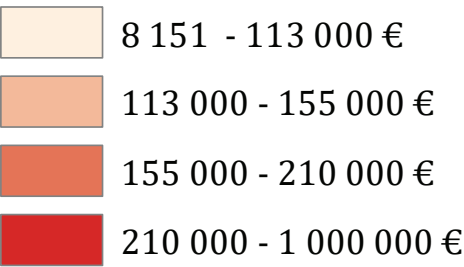


Moyenne des biens achetés par commune avant 2008

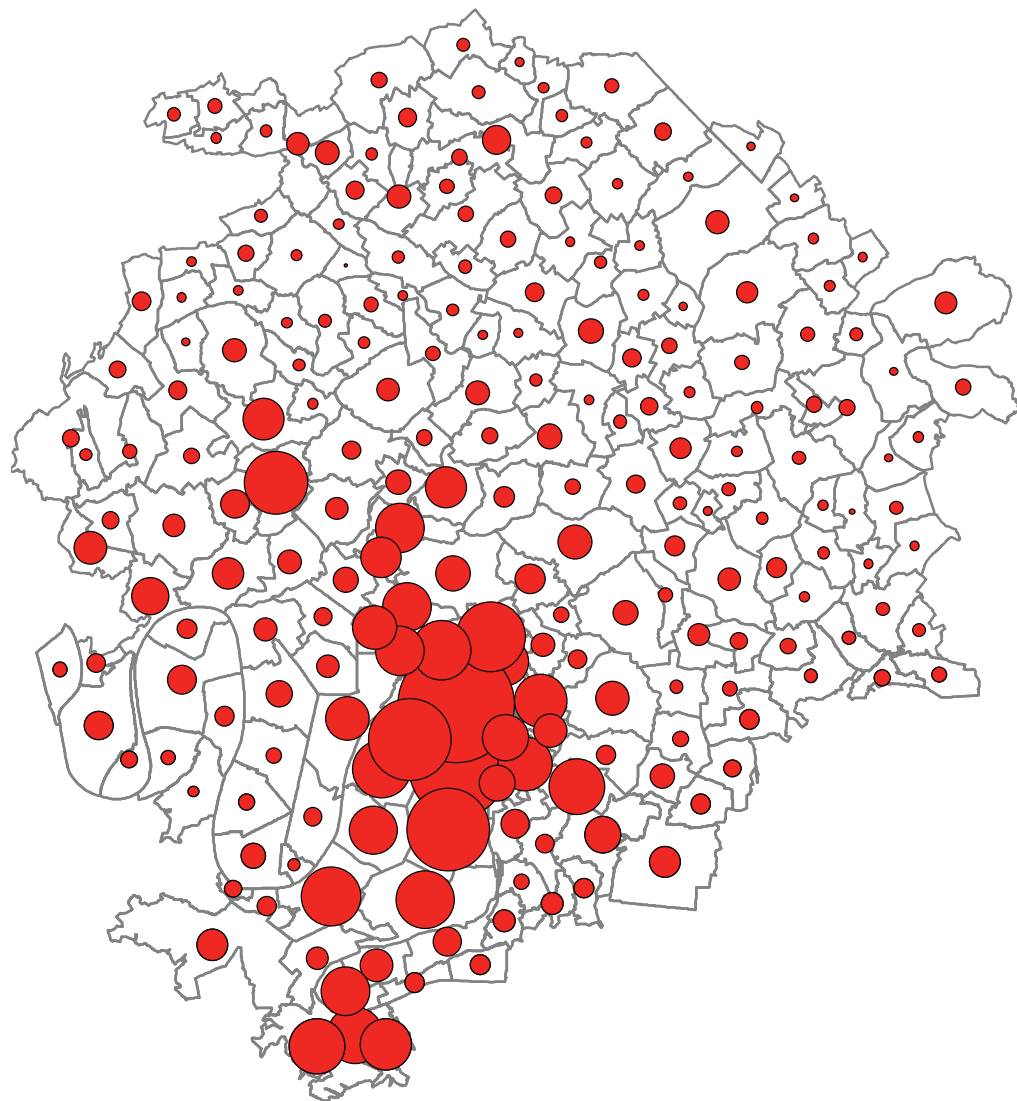
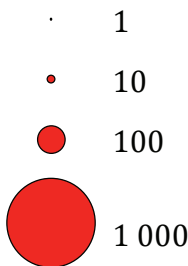


Moyenne des biens achetés par commune après 2008

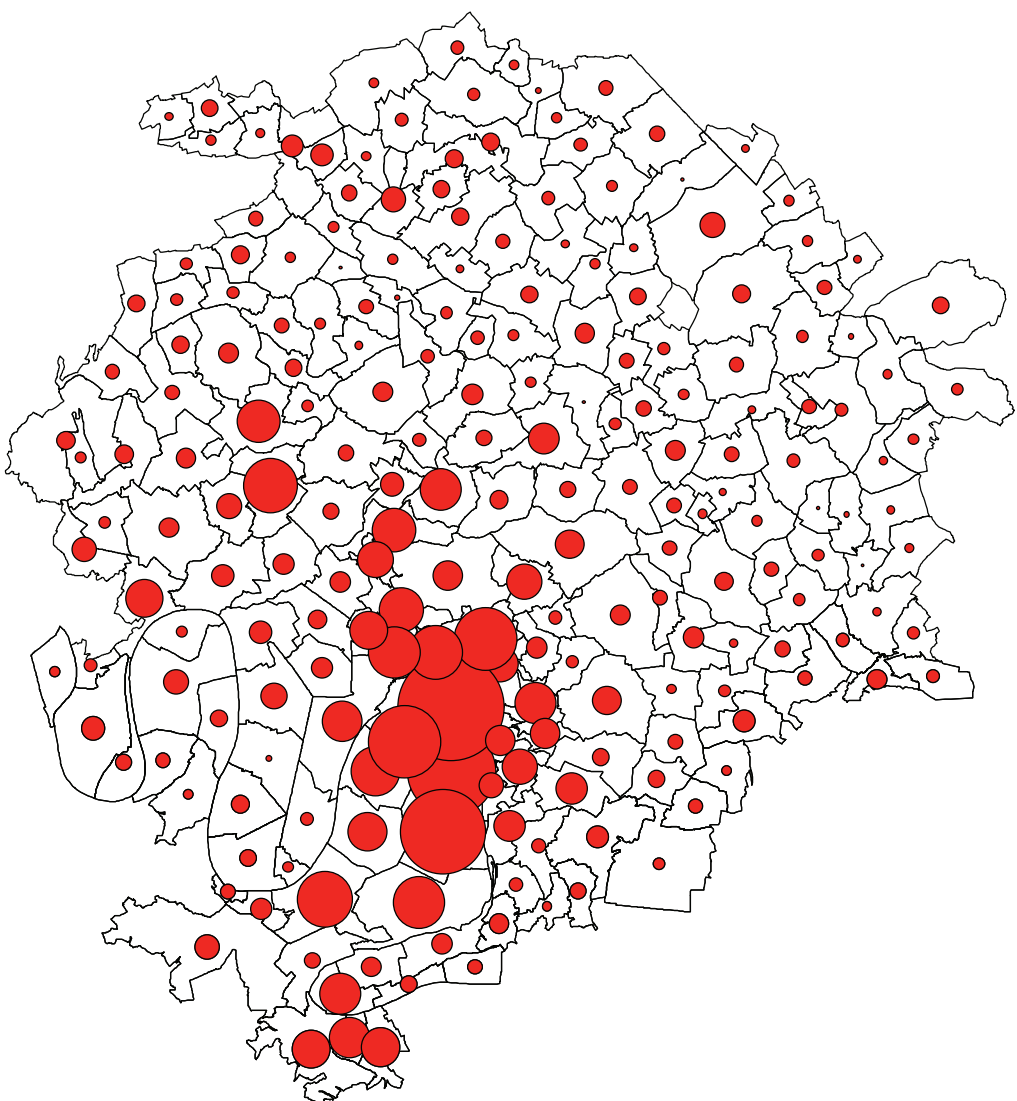
Prix moyens des bien achetés :



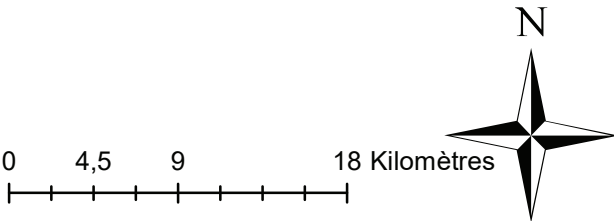
Nombre :



Achats immobiliers par commune avant 2008



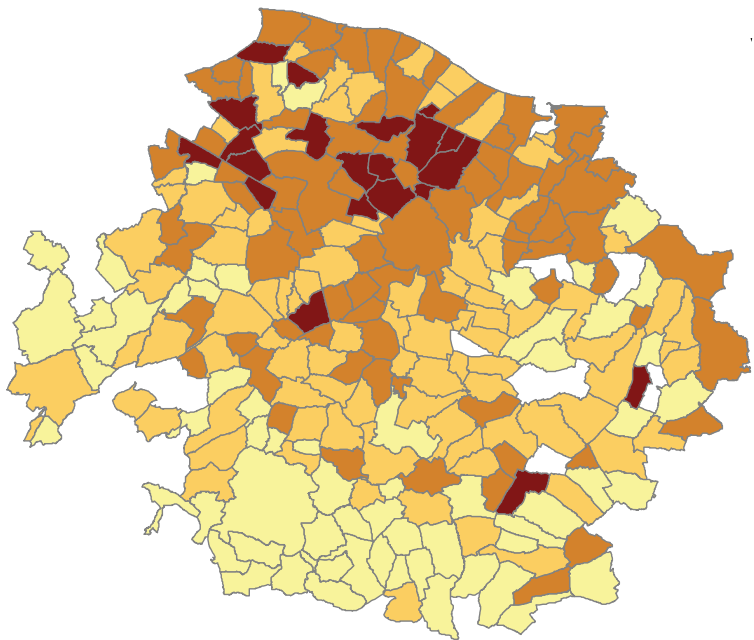
Achats immobiliers par commune après 2008



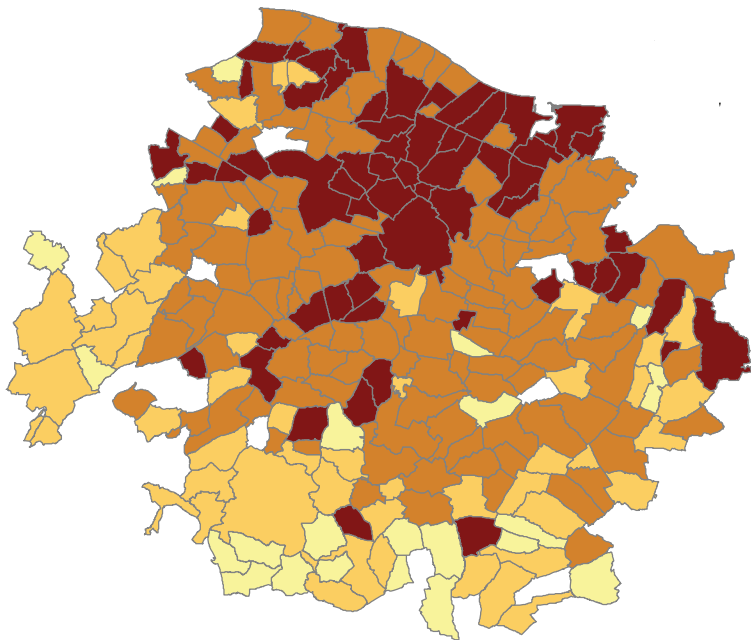
Auteur : Cédric Tannevet

Sources : BD_TOPO_14 & 76 (2016) base de données sur les populations légales communales (1968 - 2015) INSEE

Evolution du marché de l'immobilier dans l'aire urbaine caennaise

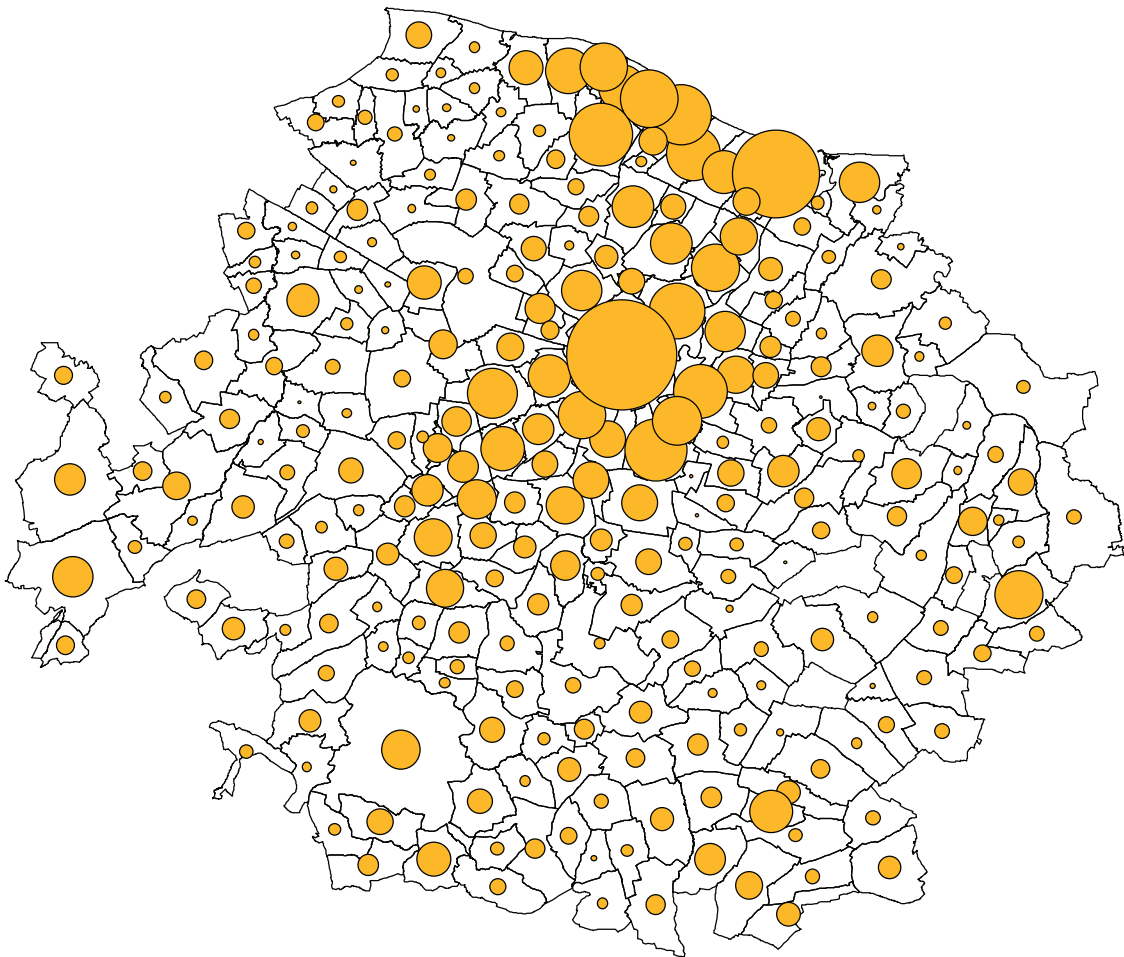
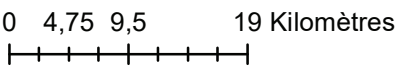
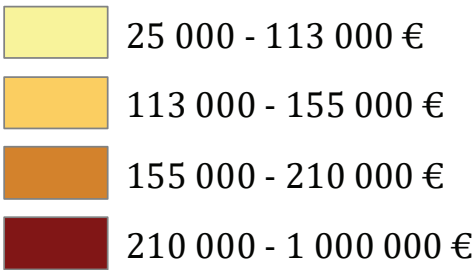


Moyenne des biens achetés par commune avant 2008

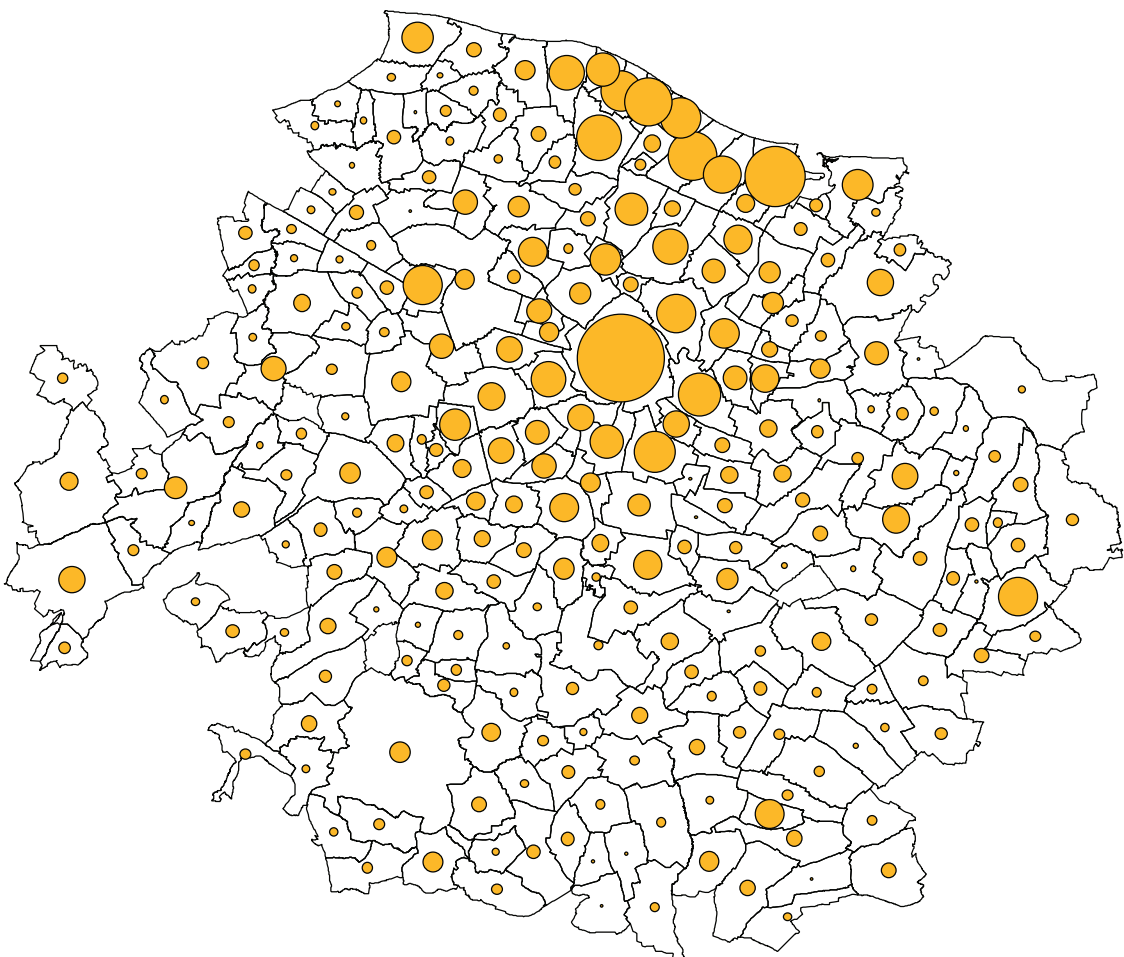


Moyenne des biens achetés par commune après 2008

Prix moyens des bien achetés :

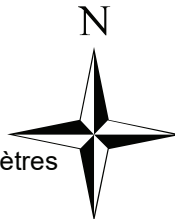
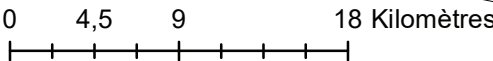
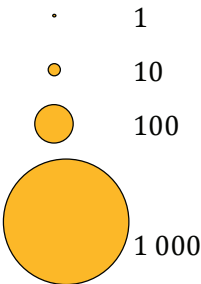


Achats immobiliers par commune avant 2008



Achats immobiliers par commune après 2008

Nombre :



Auteur : Cédric Tannevet

Sources : BD_TOP0_14 & 76 (2016) base de données sur les populations légales communales (1968 - 2015) INSEE

2.2.4. Des politiques d'aide à l'accession à la propriété à l'épreuve de la crise

Deux systèmes, le premier associant la maison individuelle et la propriété, le second liant l'habitat collectif et la location, s'opposent depuis des décennies. L'accession à la propriété a clairement été favorisée par les pouvoirs publics français (DEZES, 1966 - 2001). L'objectif était clairement d'augmenter le taux de propriétaires sur le territoire, pour ce faire, ont été créés des outils pour faciliter l'accès des ménages au crédit et contribuer à leur solvabilisation. La propriété est alors perçue comme une caractéristique de stabilité sociale, un moyen de rendre plus forte l'implication de la part des habitants sur leurs territoires. Cependant, la crise des subprimes et la crise bancaire et financière de l'automne 2008 ont généré une hausse très vive du prix des logements de cette dernière décennie et ont, peu à peu, érodé le pouvoir « solvabilisateur » de ces aides. L'accession à la propriété va alors atteindre ses limites dès lors que l'augmentation des prix de l'immobilier va décoller par rapport à des revenus qui eux, stagnent. D'une manière générale, on le retrouve de manière flagrante sur les documents cartographiques qui traitent de l'évolution « des achats immobiliers par commune avant et après 2008 ».

Au regard de l'aire urbaine havraise, on remarque que durant la période avant comme après 2008, le clivage rural et urbain dessine assez nettement le prix des biens achetés. Le marché havrais est en volume proportionnel quatre fois plus élevé que dans le reste du territoire étudié : plus de mille achats immobiliers pour les deux périodes. Pour le reste du territoire, avant 2008, on remarque une homogénéisation des biens achetés sur l'ensemble de l'aire urbaine, identique à celle de Rouen. Les communes qui forment la deuxième couronne périurbaine enregistrent les prix d'acquisitions les plus élevées, comme la partie est du territoire. Ces secteurs jouissent d'une voie rapide ou la mer à proximité. Après 2008, on distingue que l'ensemble du territoire connaît une forte augmentation de ces biens immobiliers, alors que dans les années auparavant, avant la crise de subprimes, ceux-ci étaient nettement moins élevés. Ainsi, les spécialisations sociales, déjà à l'œuvre depuis les prémices du processus de périurbanisation, ont été confortées : on assistait au départ de familles avec enfant(s) anciennement originaire du Havre et des communes urbaines de la CODAH vers la périphérie. Cette tendance démontre l'éloignement toujours plus conséquent de la part des ménages havrais. Leurs

motivations restent étroitement corrélées au coût compatible avec leur budget. Dans un second temps, une part importante de ménage semble vouloir se réinstaller dans le centre-ville, ce qui nous démontre que la périurbanisation s'est toutefois ralentie par rapport à la période de 1982 à 1999 (OUKOLOFF, 2018).

Dans l'aire urbaine rouennaise, la distribution des biens achetés montre que celle-ci enregistre énormément de transactions, essentiellement sur la rive sud. Le reste du territoire connaît une situation plus éparse, plus homogène sur l'ensemble de la périphérie rouennaise. On remarque des mouvements de populations plus jeunes, plus modestes qui viennent finalement s'installer à proximité de Rouen. Cependant, si l'agglomération rouennaise semble attirer plus de personnes, c'est que celle-ci offre des conditions favorables de développement économique, d'emploi et de cadre de vie. Cette attractivité centrale semble faire contrepoids avec le mouvement de périurbanisation. Néanmoins, on observe davantage de propriétaires aisés en deuxième, voire troisième couronne périphérique, à nuancer au vu du peu de transactions réalisées sur ces secteurs. D'une manière générale, durant la période 2008 à 2014, on semble retrouver les propriétaires moyens et aisés sur le plateau nord de l'agglomération, comme c'est cas avec Isneauville, Bois-Guillaume, Quincampoix. À l'inverse, en périphérie proche et au bord de la Seine, on distingue des profils hétérogènes de propriétaires, des moins aisés sur la rive sud et essentiellement des locataires aux revenus plus modestes, le cas de Canteleu, Grand-Couronne et Le-Grand-Quevilly.

Spatialement, dans l'aire urbaine caennaise, le nombre de biens achetés semble être marqué par le poids de la communauté urbaine de Caen-la-Mer. Mais pas seulement, le nord de l'agglomération reste extrêmement convoité durant ces deux périodes, s'expliquant par l'importance des résidences secondaires qui génèrent une forte attractivité sur cet espace. Le plateau sud, quand à lui, connaît un essor s'expliquant par des niveaux de prix bien inférieurs au reste du territoire. Sur la période 2000 à 2008, le prix des transactions a eu les mêmes fluctuations que ses homologues normands, avec une chute de prix des transactions et une forte hausse de celle-ci sur la période 2008 à 2014. Par la suite, il semblerait ainsi que le marché immobilier et leur prix élevé vont de pair sur le territoire de Caen-la-Mer et le long de la côte, du fait de l'attractivité de certains territoires recherchés. En corrélation étroite avec la répartition

des CSP, on retrouve des niveaux de prix qui reproduise finalement une sectorisation sociospatiale au sein de l'aire urbaine. D'une manière générale, le territoire connaît une forte croissance d'achats de biens immobiliers basés sur une concentration des fonctions métropolitaines et de l'emploi dans le centre de l'agglomération. Conjointement, on remarque aussi la forte attraction de la part des espaces littoraux qui eux, semblent confronter à une population qui y réside de manière secondaire. Le reste du territoire enregistre de faibles transactions, à des prix faibles au fur et à mesure que l'on s'éloigne du noyau central.

2.3. Quelle(s) enjeu(x) et perspective(s) d'évolution(s) ?

D'une manière générale, rappelons que le périurbain peut être considéré comme une des solutions pragmatiques au problème de l'urbanisme posé dès la fin du XIX^e siècle : comment concilier les avantages de la ville et de la campagne ? Cet espace a alors régulièrement éveillé les critiques mettant en avant les conséquences négatives pour l'environnement et sur la remise en cause de l'existence du monde rural comme en témoigne l'article de *Télérama* : « *Comment la France est devenue moche* » (de X. DE JARCY et V. REMY, 2010). Cependant, il paraît important de souligner que les recherches récentes ont aussi montré que le périurbain n'est ni plus ni moins durable que la ville compacte (DESJARDINS, 2009 ; CHARMES, 2010 ; NESSI, 2010). Cette atténuation des questions environnementales a eu pour effet de laisser pour compte les questions plus sociales en milieu périurbain. Certains territoires périurbains s'appauvrissent, le plus souvent parce qu'ils sont implantés dans les secteurs les plus éloignés des villes. Le revenu de ces personnes semble être consacrer en grande partie au remboursement de l'emprunt immobilier et les déplacements quotidiens, ce qui n'est pas sans générer une vie quotidienne inconfortable. Ces secteurs cohabitent avec des communes villageoises plus aisées, plus proches des grandes villes-centres et des métropoles, cette affirmation de l'entre-soi soulève bien des interrogations à l'échelle de l'aire urbaine, le processus est bien évidemment le même au sein même de la ville compacte. Parallèlement, l'espace périurbain global reste varié et divers quant à leurs morphologies, leurs peuplements et dans les pratiques quotidiennes qui y prennent place.

2.3.1. La géographie sociale de ces espaces - quelle évolution ?

Au début du processus, la ville du Havre était très dynamique démographiquement, on y retrouvait pas moins de 205 236 habitants (source : l'INSEE, 1960). La ville était en pleine croissance, avec l'arrivée des activités industrielles et portuaires. Durant cette période, on a plutôt commencé à voir apparaître ex nihilo des villages constitués de lotissements dans l'espace périurbain havrais : le cas de Manéglise et de Cauville-sur-Mer. Il est difficile de parler d'extension spatiale ou d'étalement urbain pour le cas du Havre, car ces villages se sont plutôt constitués en marge de l'agglomération. Tout comme Rouen, l'emploi reste extrêmement localisé, ce qui n'est pas sans générer des flux de milliers de navetteurs, qui convergent de l'espace périurbain vers le centre-ville. Pour le Havre, Saint-Romain-de-Colbosc et Criquetot-L'Esneval l'illustrent très bien, chaque jour, car ces communes voient 80 % de leurs actifs se rendre dans la commune du Havre (source : site de l'AURH > fiche EPCI – données clés). (là encore tu dois pouvoir trouver dans ces deux paragraphes les éléments pour introduire ta nouvelle deuxième partie)

La majorité de ces emplois se concentre essentiellement aux portes de la ville. Il s'y trouve un tissu d'activités économiques de 600 hectares, composé de gros entrepôts destinés au stockage de café ou à la fabrication en bouteilles de verre. Assurément, ce tissu reste riche et varié, malgré le recul dans tous les secteurs industriels, ces dernières décennies. Conjointement, le centre a tendance à concentrer et croître les emplois du secteur tertiaire. À elle seule, elle compte un peu plus de la moitié des emplois de la rive nord de l'estuaire. Un phénomène plus récent s'est manifesté ces dernières décennies, où l'on assiste à un développement de l'espace périurbain situé sur la rive sud, impulsé par l'inauguration du pont de Normandie, en 1995.

« Des ménages ont fait le choix de passer de l'autre côté de la rive, il n'en demeure pas moins que les anciens havrais restent très minoritaires » témoigne J. OUKOLOFF.

L'attractivité de cet espace est en partie liée à la présence de l'axe autoroutier A13, qui connecte les trois principales aires urbaines normandes. Une localisation qui permet de s'approprier les bienfaits de plusieurs potentiels bassins d'emplois : Le Havre, Rouen,

Caen et Pont-Audemer. Prenons l'exemple du secteur de Beuzeville : les prix du foncier semblent moins élevés qu'au Havre ou à Caen. De ce fait, l'agence d'urbanisme du Havre réfléchit à l'ensemble de l'estuaire de la Seine.

Comme évoqué précédemment, Rouen est l'agglomération qui a été le plus marquée par la bourgeoisie, ce qui lui confère aujourd'hui une importante centralité. Les populations ont migré majoritairement vers les communes périphériques de Rouen (CREA – première couronne). On observe que ces communes urbaines sont particulièrement aisées et ne cessent d'attirer des actifs et plus particulièrement des cadres (Rouen, Bois-Guillaume et Elbeuf). Les communes périurbaines des territoires limitrophes au Pays du Roumois et de Seine-Eure ont poursuivi leur croissance, du fait, d'une forte attractivité. La ville de Rouen est au centre d'une zone vaste zone d'emploi, pour preuve, en 2010, plus de 50 % des travailleurs résident dans la ville-centre²¹. Cet ancrage témoigne de l'importance de la centralité de la métropole avec une continuité d'urbanisation entre les pôles urbains et aires urbaines avoisinantes d'Elbeuf, du Roumois et de Louviers. Un grand pôle d'emploi offrant plus de 230 000 emplois situait en cœur de la métropole et le long de la vallée de la Seine. D'une manière générale, les classes supérieures se sont appropriées le centre et les espaces nord sur les hauteurs de la ville. À l'inverse, les classes les plus modestes se retrouvent reléguées sur la rive sud du territoire, là où la construction de grand ensemble a été la plus conséquente sur l'aire urbaine rouennaise.

Dans l'aire urbaine caennaise, aux prémices de ce phénomène, seules les personnes qui avaient des hauts revenus quittaient le pôle urbain pour rejoindre des communes au nord de l'agglomération caennaise comme Mathieu, Douvres-la-Délivrande... Chronologiquement, on a d'abord eu une première vague de personnes qui ont cherché à acheter des anciennes bâtisses, puis, par la suite, on a fini par construire sous forme de lotissements. Porté par une aspiration rural qui comprend la petite maison avec son jardin attenant, dans une société ancrée dans le monde rural, que l'on ne retrouve pas à Rouen et au Havre. Eux, en revanche, ils étaient plutôt marqués par la bourgeoisie, le

²¹ Dossier de l'observatoire, « *évolution de la population rouennaise* », DSI, 2012

commerce, soit des aspirations urbaines. Conjointement, on assiste à une spécialisation sociospatiale des quartiers de Caen et des secteurs de l'aire urbaine caennaise.

J.P. BRIAND : *« nous observons, comme partout ailleurs, que l'espace périurbain est très spécialisé : périurbain aisé, moyen et modeste ».*

Naturellement, le mécanisme de périurbanisation, tout comme le centre génère de fortes inégalités. Il y a des espaces plus accessibles que d'autres pour les populations. Par exemple, aujourd'hui, si vous voulez vous installer entre Caen et la mer, il faudra que vous soyez suffisamment dotés en moyens financiers. À l'inverse, il y a plus de chance que vous vous retrouviez sur les territoires qui sont notoirement le plus en déprise.

2.3.2. Quelles perspectives d'évolutions et modalités de gouvernance de ces espaces en interne et avec l'EPI central ?

La situation havraise est, quand à elle quelque peu particulière, bon nombre de foyers ne peuvent espérer revenir dans la communauté d'agglomération havraise du fait d'une taxe d'habitation historiquement élevée. Ce qui pousse les ménages à partir habiter à des dizaines de kilomètres de la commune du Havre. Le Havre peine à comprendre pourquoi, depuis des décennies, elle perd constamment des habitants.

D'après J. OUKOLOFF : *« des études qualitatives démontrent que des personnes qui habitent à une trentaine de kilomètres, auraient souhaité continuer à habiter le centre-ville ».*

Mais, ces personnes n'en ont pas les moyens financiers. De ce fait, la question qui se pose est de savoir comment attirer, séduire les populations à habiter là où elles en auraient envie ? En densifiant toujours plus la ville ? En continuant de parcourir des trajets toujours plus longs ? Pour ce faire, comme nous pouvons l'entrevoir, la ville ne doit aucunement « lutter » contre son espace périurbain. Elle se doit de proposer un espace entre – intermédiaire de la ville, afin de maintenir les populations en leur proposant des emplois, services et équipements adéquats. Mais pas seulement, la commune du Havre

devrait veiller à rééquilibrer les charges de centralité, qui ne contribuent pas à faire revenir les ménages ou bien encore toujours accroître l'espace périurbain sur des distances toujours plus lointaines. La CODAH souhaite conjointement continuer d'aménager son territoire en développement notamment l'aéroport du Havre-Octeville. Parallèlement, elle souhaite soutenir les activités économiques, tenter de redynamiser l'enseignement supérieur et promouvoir le tourisme sur son territoire. Comptant pas moins de 17 communes, soit 239 806 habitants (en 2018, d'après l'INSEE), la communauté d'agglomération havraise demeure essentiellement sous influence urbaine, mais celle-ci, ne concerne qu'une partie seulement de l'aire urbaine. Un des enjeux majeurs reste à confirmer une organisation cohérente des politiques locales en matière de transports, services et équipements entre la CODAH et le reste du territoire. Cela pose la question de la relation qu'entretient l'EPCI centrale avec l'espace périurbain lointain ? Elle souhaite, par exemple, soutenir l'initiative d'une agriculture périurbaine, présente autour des villes peu denses, et veille à garder le caractère rural de ces communes périurbaines éloignées. Des projets sont en cours pour dynamiser, mettre en relation les espaces de la vallée de la Lézarde pour pallier à la forte centralité qui semble être un frein au bon développement du périurbain lointain de l'aire urbaine havraise.

L'aire urbaine de Rouen constitue, aujourd'hui, un grand pôle offrant plus de 227 000 emplois²² situés au cœur de la métropole et le long de la vallée de la Seine. Historiquement, on retrouvait la Communauté d'Agglomération de Rouen (CAR) et la Communauté d'Agglomération Elbeuf – Boucle de Seine. Ces deux communautés avaient pour habitude de travailler ensemble. De ce fait, en 2010, elles ont été institutionnellement associées à l'initiative de L. FABUIS pour donner la Communauté d'Agglomération de Rouen – Elbeuf – Austreberthe (CREA). Cet espace aura servi de socle pour l'institutionnalisation de la métropole rouennaise en 2010. Ajoutons à cela, qu'aujourd'hui, l'aire urbaine rouennaise connaît une croissance modérée, voire faible. L'espace périurbain a donc toutefois bénéficié du desserrement résidentiel du pôle urbain.

²² AURBSE, « Aires urbaines 2010 : quelle dynamique en Haute-Normandie », #population et société, 2011

D'après L. MORENO : « *l'espace périurbain n'est pas attractif en soi, il est attractif relativement à la métropole à laquelle il est rattaché* ».

Dans ce contexte, la question est de savoir ce que peut « apporter » l'espace périurbain à la métropole rouennaise ? Quelles perspectives d'avenir quand a ce territoire métropolitain ? Où se place t-on, dans quelle situation de dialogue ou de proximité géographique vis-à-vis du ou des pôle(s) attractif(s) ? La réponse à cette interrogation paraît d'autant plus délicate, dans n'importe lequel des territoires, quel degré de dépendance de l'espace périurbain dans un système de plus en plus interdépendant... Par ailleurs, c'est dans l'intérêt des communes dites périurbaines que la métropole réussisse. Les perspectives d'évolutions semblent alors principalement tournées vers sa communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA). Elle se devra d'accroître son développement dans un contexte spatial qui est fort intéressant, puisque l'on se situe à une distance extrêmement courte d'une des villes mondes, ainsi qu'à proximité de la vallée de la Seine, fleuve navigable qui est une richesse considérable, reconnue depuis longtemps. Néanmoins, la métropole connaît une proportion relativement faible de ce que l'INSEE nomme maintenant « les cadres des fonctions métropolitaines ». Or, ce sont des emplois qui signifient un certain niveau de compétitivité et engendrent le plus des emplois induits sur le territoire. Pour ce faire, Rouen se doit d'améliorer son attractivité, à faire en sorte que la population qui y réside trouve des opportunités et/ou un cadre de vie. D'autre part, il est tout aussi important d'attirer de nouvelles populations qui pourraient leur offrir ces opportunités. Conjointement, la métropole rouennaise peut compter sur son économie de rente, celle de sa plaine céréalière extrêmement fertile, ainsi que son trafic portuaire d'où l'avantage comparatif géographique du Havre en la matière²³.

Pour finir, la périurbanisation caennaise actée dans les années 1970 est, aujourd'hui, un phénomène qui ne semble pas se tarir. Bien au contraire, nous sommes sur une extension toujours de plus en plus lointaine. Pour preuve, les territoires les plus dynamiques se trouvent à 20 – 25 kilomètres du cœur de la ville : le cas de Villers-

²³ DUMONT. G-F, « *Perspectives d'évolution du bassin de vie de Rouen* », Rencontre(s), Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure, 2012, pp.18-33.

Bocage, Bretteville-sur-Laize... Ces espaces périurbains vont finalement, à leur tour, générer d'autres espaces périurbains. On peut se demander si logiquement l'on risque de se retrouver sur une reconquête urbaine qui, dans certains cas, risque de mettre en tension la communauté urbaine de Caen-la-Mer et sa périphérie. De ce fait, il s'agira de repenser le vivre ensemble et les manières d'habiter l'espace pour demain. À partir de ce constat, il est nécessaire de penser collectivement entre les territoires et les intercommunalités. Prenons le cas du coût environnemental, cela a un coût énorme et force est de constater chaque matin et soir que des milliers d'habitants prennent leur voiture pour rejoindre le bassin d'emploi caennais. En ce sens, cela interroge fortement sur la durabilité de ce modèle. Comment penser durablement sur le territoire, grâce à des actions collectives et/ou intercommunales ? Il faudra au préalable trouver une alchimie, mettre en adéquation les transports, les services et les équipements des différentes entités géographiques. En attendant, le modèle fonctionne exclusivement grâce à l'usage de la voiture. Réfléchir à des solutions avec la communauté urbaine de Caen-la-Mer qui regroupe pas moins de 50 communes, soit environ 260 000 habitants, en discutant autour du sujet et de la manière dont acté une réponse durable

Dernier élément : quelle est la place pour l'espace périurbain dans une dynamique de plus en plus métropolitaine ? Celle-ci cherche à continuer de s'étendre et d'affirmer sa domination sous de nouveaux angles : la qualité et le cadre de vie de la ville. Caen est une métropole qui n'évolue guère vite, mais tout de même, la question de la place du périurbain se pose. L'espace périurbain est-il un espace au service de la ville ? Comment faire collectif entre les territoires dans le halo périurbain caennais ? Pour le cœur de ville, les espaces qui se trouvent à proximité sont essentiels pour croître, mais les espaces les plus lointains n'ont-ils d'intérêt que s'ils viennent en aide au fonctionnement de la ville ? Mais aussi, quel rythme de croissance peut absorber le périurbain caennais sans perturber l'équilibre global du territoire ?

Même si Caen n'est pas une métropole avérée, le mécanisme s'avère pourtant le même. Quand le cœur de ville perd des habitants, l'espace périurbain peut véritablement devenir un espace de concurrence territoriale. L'avenir de l'espace périurbain ne serait-il pas une question de rapport entre celui-ci et la métropole ou la grande ville ? Quelles réciprocitys entre les collectivités et plus spécifiquement entre le pôle urbain et sa

couronne ? Il nous faut impérativement avancer ensemble et ne faut impérativement pas envisager le périurbain comme un espace résultant au service de la ville. Pour ce faire, la qualité de vie de ces territoires dépendra en partie des relations entre ces entités géographiques. Plus globalement, elle pose la question de la place des communes et inter-communautés au sein de cet espace géographique ?

Troisième partie

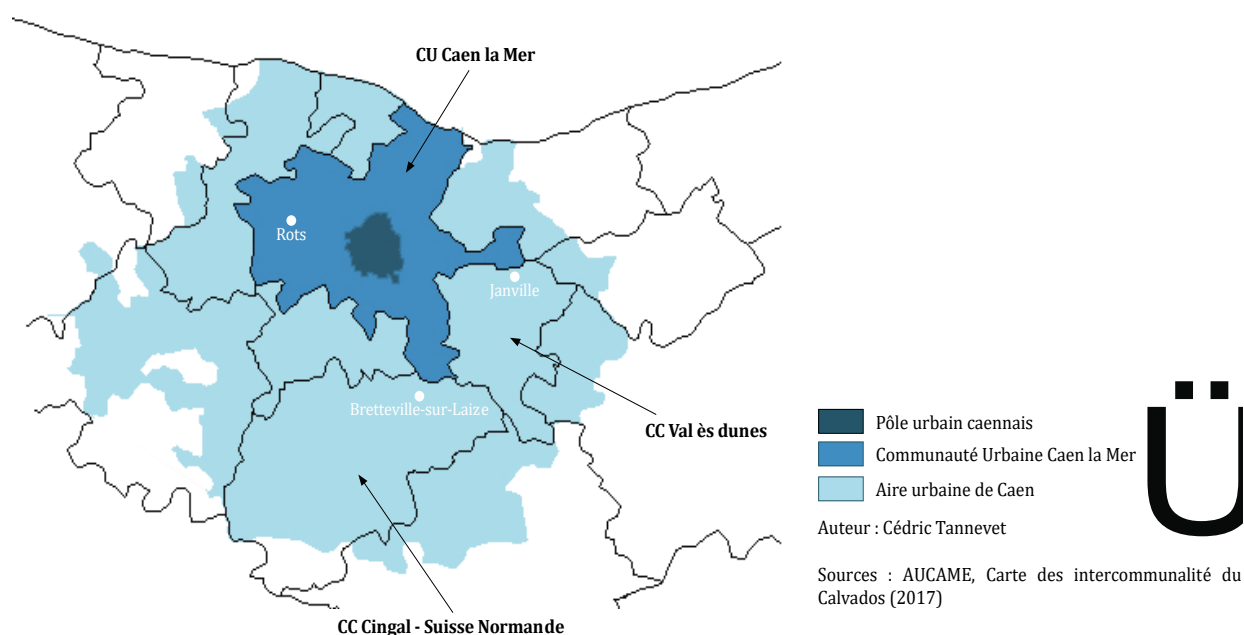
Approcher les effets de contextes et de situations

Nous l'avons vu précédemment, les formes et les dynamiques de périurbanisation révèlent bien des caractéristiques propres à chaque aire urbaine. Par le biais de travaux statistiques et cartographiques, puis d'entretiens menés avec les différents acteurs, nous avons appréhendé ces espaces à travers le rôle de l'histoire économique, de la situation géographique et morphologique, en comparant les formes et les dynamiques de ce processus de périurbanisation. Il s'agit dans cette partie de proposer un zoom sur l'aire urbaine caennaise. Ce présent chapitre a pour objectif d'observer et d'étudier les perceptions du développement urbain de trois communes appartenant au secteur de l'aire urbaine caennaise. Nous développerons nos propos en nous appuyant sur les cas de Bretteville-sur-Laize, Janville et Rots. Elles ont toutes les trois leur singularité territoriale et appartiennent à des communautés de communes différentes participant elles même à la constitution de l'aire urbaine caennaise.

Dans un premier temps, nous procéderons à une présentation des communes retenues, ainsi nous définirons les caractéristiques qui leur sont propres à différentes échelles. Ensuite, nous analyserons une à une ces communes sous l'angle de la démographie, de la morphologie ou encore sous l'angle de la densité. Pour finir, nous mettrons en relation leurs places dans le contexte de la gouvernance intercommunale et des relations qu'elles entretiennent avec d'autres communes périurbaines. Pour ce faire, nous utiliserons afin de mener à bien ce travail la méthode de l'entretien auprès des élus des différentes communes : **Monsieur Bruno FRANÇOIS** (Bretteville-sur-Laize), maire depuis 1995 sur la commune de Bretteville-sur-Laize, il a débuté en tant qu'élue du conseil municipal et s'est fortement impliqué dans le tissu associatif de sa commune. **Monsieur Joël ROMAIN** (Janville) réalise son 7^e mandat, deux mandats en tant que conseiller municipal, un en tant qu'adjoint au maire et 4 mandats en statut de maire sur la commune de Janville. Il a suivi les traces de son père qui était lui-même conseiller sur la commune dans les années 60. Pour finir, **Monsieur André LEBOURGEOIS** (Rots), maire adjoint chargé de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire de Rots.

Ces différentes rencontres mises en parallèle de nos connaissances en termes de législation et d'élaboration de la planification et de l'aménagement du territoire en France nous ont permis d'esquisser des hypothèses sur les relations qu'entretiennent ces communes avec le pôle urbain caennais. Ainsi nous pouvons déceler des rôles, des compétences propres à chaque cas d'étude et qui influencent ainsi la place de ces communes dans le halo périurbain caennais.

3.1. Présentation des communes périurbaines retenues dans leurs paysages institutionnels



Située dans la basse vallée de l'Orne et sur le plateau agricole de Caen, la communauté urbaine de Caen-la-Mer fédère pas moins de 50 communes autour de la ville-centre. La croissance démographique de la commune de Caen s'est essentiellement cantonnée dans l'espace urbain central, jusqu'au milieu des années 1970. Rapidement, cette croissance s'est propagée en direction de sa périphérie, ce mécanisme se poursuit et gagne, aujourd'hui, les espaces les plus lointains situés aux confins de l'aire urbaine. De manière générale, le processus de périurbanisation s'est intensifié et s'est diffusé dans les territoires dont l'accessibilité s'est améliorée. Aujourd'hui, l'ensemble de la communauté de Caen-la-mer est affecté par ce mécanisme et certaines communes semblent englobées par l'urbanisation et arriveraient à « maturation » (BERGER, ARAGAU & ROUGE, 2014). Au regard de la commune de Rots, ces territoires sont marqués par plusieurs décennies de croissance périurbaine, et tentent d'associer, aux portes de l'agglomération, des espaces encore naturels et des tissus plus transformés.

La communauté de Val ès dunes dont Janville fait parti, est située au sud – est de Caen, à la limite entre la plaine de Caen et le Pays d'Auge. Une des singularités de cet espace, est d'être traversés par d'importantes infrastructures de transport : autoroute (A13), voie

ferrée (gares SNCF de Frénouville – Cagny et Moulton – Argences sur la ligne Paris – Caen – Cherbourg), et l'ex routes nationales (RN13), organisées en radiales depuis et vers Caen et qui servent de points d'appui au développement de l'urbanisation caennaise. De ce fait, ce territoire limitrophe à la communauté urbaine de Caen-la-Mer semble naturellement dynamique. Ces dernières décennies, d'importantes extensions périurbaines ont vu le jour, accompagné de zones d'activités, de services et d'équipements qui polarisent le territoire autour de communes comme Frénouville, Argences et Moulton. Parallèlement, certaines communes restent en marge de ce processus et préfèrent, tout simplement, garder leur caractère rural. Saint-Pair, Saint-Pierre-du-Jonquet illustrent cette situation, ils « luttent » contre ce mécanisme répandu de périurbanisation. Elles présentent donc des intérêts particuliers quant à la préservation des espaces agricoles, des aménités paysagères, et de ce fait, constituent d'importantes réserves foncières.

Située aux confins du territoire, la communauté de communes de Cingal – Suisse Normande, englobant notamment Bretteville-sur-Laize, a été créée le 1^{er} janvier 2017, suite à la fusion des communautés de communes du Cingal et de la Suisse Normande. Le territoire est bordé à l'est par une grande plaine agricole et à l'ouest, par la vallée de l'Orne dont le parcours sinueux revête de paysages attrayants²⁴. Campagne agricole au passé rempli d'histoire, autrefois riche en minerai, elle témoigne aujourd'hui d'un patrimoine industriel important. Aujourd'hui, le Cingal – Suisse Normande est tourné vers l'agglomération caennaise, se trouvant dans une dynamique périurbaine qui gagne progressivement le territoire. Néanmoins, l'intercommunalité tient à préserver ses richesses naturelles et son cadre de vie. Maillé de petites communes rurales, la vie du territoire s'articule autour de deux pôles structurants que sont : Thury Harcourt (d'après l'INSEE, 3 680 habitants en 2015) et Bretteville-sur-Laize (1 812 habitants) qui tendent à concentrer les différents services et équipements. Le territoire est en pleine mutation du fait de l'arrivée de nouveaux habitants liée au mécanisme de périurbanisation caennais. L'installation de nouveaux résidents dynamise cette partie du

²⁴ AUCAME, « *Communauté de communes Cingal – Suisse Normande : diagnostic et enjeux* », Caen, Juin 2017.

territoire, essentiellement celle qui se situe le plus près de l'agglomération, comme l'illustre la commune de Bretteville-sur-Laize.

3.1.1. Caractéristiques des intercommunalités et des communes enquêtées

	Population	Superficie	Densité / km ²	Nombre de communes
Communauté urbaine de Caen	268 876 hab.	362, 9 km ²	780,8 hab / km ²	50 communes
<i>Rots</i>	<i>2 404 hab.</i>	<i>23,4 km²</i>	<i>105 hab / km²</i>	
Communauté de communes de Vases dunes	17 599 hab.	162, 3 km ²	108 hab / km ²	18 communes
<i>Janville</i>	<i>359 hab.</i>	<i>4,4 km²</i>	<i>81 hab / km²</i>	
Communauté de communes de Cingal – Suisse Normande	23 894 hab.	387, 7 km ²	62 hab / km ²	47 communes
<i>Bretteville-sur-Laize</i>	<i>1 812 hab.</i>	<i>9, 68 km²</i>	<i>187 hab / km²</i>	

Les intercommunalités retenues témoignent d'échelles différentes qui se traduisent par des populations et des densités variables. Pour un nombre de communes et une superficie plus ou moins équivalente entre la communauté urbaine de Caen et la communauté de commune de Cingal - Suisse Normande, la population et la densité sont multipliées par dix lorsque l'on observe le regroupement de communes contenant le

noyau centre. Néanmoins, cette observation ne se répercute pas à l'échelle de Rots, dont la densité est bien inférieure à celle de Bretteville-sur-Laize, par exemple. Ce constat peut illustrer la volonté de certaines communes de tenter de préserver un caractère plus rural avec une densité de population modérée malgré la pression que peut exercer le pôle urbain.

3.1.2. Une vision du maire de leur territoire

Monsieur A. LEBOURGEOIS, maire adjoint chargé de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire est un « *habitant de la commune de Rots depuis 1981. J'ai été sollicité pour faire partie d'une liste en 1995* ».

« *On a le souci de créer des conditions pour que les gens puissent vivre le mieux possible, et c'est ce qui fait d'ailleurs, sans aucune vanité, qu'il y a une attractivité forte sur la commune, pour cette qualité de vie* ». Sur ce fait, l'élu ajoute qu'il faut : « *prendre conscience que le fait d'englober l'urbanisme dans une problématique qui est plus générale, qui est celle de l'aménagement du territoire, communal et aussi de l'intégrer dans un contexte plus large* ».

« *Sans véritable politique du logement et d'urbanisme, nous donc, on a lancé cette réflexion pendant une année (...) Dont quatre orientations sont ressorties à l'issue de cette année de réflexion, qui a donné lieu à des réunions publiques, à un vote de la part de la population qui a accepté et dégagé quatre orientations : à horizon 20 ans, on souhaiterait que notre commune atteigne 2 000 habitants, que la préservation de la vallée de la Mue soit assurée, que cette coulée verte dans la plaine de Caen reste présente, puis on a eu ensuite la prise de conscience que notre réseau viaire n'était pas du tout fait pour le développement d'une nouvelle commune* ».



« La commune de Rots est comme cela (...) vous avez l'axe est – ouest qui était constituait de trois hameaux. Qui petit à petit se sont un petit peu densifié avant que l'on est une maîtrise de l'urbanisme, on a eu un peu de mitage. C'est bon, on a tout arrêté, aujourd'hui, on contribue à redensifier le tissu existant, pour faire que l'ensemble de la commune soit concentré ».

Monsieur J. ROMAIN, maire de la commune de Janville prône que : « *c'est essentiellement sur le cadre de vie à Janville* » que celui-ci a été élu, ainsi que « *sur les activités et le cadre de vie (...)* Le slogan s'est **bien vivre à Janville** ».



Il pointe le fait : « *qu'il y eut le développement de petits lotissements sur la commune de Janville, c'était des personnes qui travaillaient dans l'industrie, chez Moulinex, ou encore à l'époque de la Société Métallurgique de Normandie* ».

Janville oeuvre : « *pour la protection de notre environnement, c'est-à-dire notre cadre de vie (...) et aujourd'hui, on va essayer de débloquer du foncier pour donner la possibilité à une population relativement jeune de venir s'installer dans notre commune* ».

Quant à Monsieur B. FRANÇOIS, maire de la commune de Bretteville-sur-Laize, il évoque le paradoxe d'un territoire comme le sien : *« en effet, on est un peu loin de Caen par rapport à certaines choses, et par rapport à certaines activités et d'autres choses, on est trop près ».*

« On est ici sur une commune ancien chef-lieu de canton, qui a toujours eu une population, ça ne s'est jamais démenti pendant l'existence de très grosses entreprises sidérurgiques sur Colombelle, pour le coup, beaucoup de mines de fer étaient là, et traversaient Bretteville-sur-Laize (...) On a toujours eu ici une population largement captée par l'industrie caennaise ».



Bretteville est : *« une commune qui a eu un développement de constructions très étalé dans le temps, sans accoup, mais toujours de manière régulière (...) puis Bretteville parce que l'on est à 15 kilomètres de Caen, parce que il y a la forêt de Cinglais, l'intégralité des services, parce que c'est une commune plutôt agréable... »*

En somme, il convient de souligner la forte périurbanisation du territoire à partir des années 1970. Suite à l'amélioration des réseaux de transports, on remarque que les trois communes présentées évoquent une notion qui leur est chère, celle du **cadre de vie, de la qualité de vie** offerte par leur territoire en périphérie de la ville. Ces communes ont connu un essor lors de « l'hégémonie » industrielle caennaise. L'extension périurbaine s'est alors poursuivie, renforcée dans la mesure où l'espace caennais a été confronté à une perte d'attractivité globale caractérisée par des difficultés à trouver un logement à prix abordables et répondant aux aspirations de l'époque : la maison individuelle avec jardin. De ce fait, la part des ménages, d'employés et d'ouvriers

par exemple, n'ont cessé de croître dans l'espace périurbain, à l'instar de Janville et Bretteville-sur-Laize qui ont eu les moyens de proposer à la population ce mode d'habiter et la qualité de vie dont ils aspiraient à des prix abordables.

3.1.3. Caractérisation des communes

Rots est caractérisée par le fait qu'elle se situe dans la deuxième couronne périurbaine : un espace en transition où s'entremêle le rural, à l'image de la vallée de la Mue, tout en étant sous l'influence du pôle urbain. Ce territoire est essentiellement à vocation résidentielle en comprenant malgré tout des pôles de commerces et de services et un secteur économique dynamique avec la présence de l'enseigne alimentaire CORA. La commune de Rots est tournée vers son pôle urbain et continue, aujourd'hui, son développement. Suite à plusieurs décennies de croissance urbaine, le territoire n'arriverait-il pas à « maturation²⁵ » ? Située aux pourtours du pôle urbain, la commune propose à la fois des espaces encore préservés et des tissus urbains denses. En réponse à l'évolution démographique de la commune, on remarque que celle-ci tend à densifier le tissu existant et diversifier les profils sociologiques de ces nouveaux ascendants.

Autre décor, Bretteville-sur-Laize est caractérisée par l'identité de son territoire, à l'accent rural, il y persiste une certaine vie locale, de par son éloignement avec l'agglomération caennaise. Le SCoT Caen –Métropole a labellisé le territoire de **pôle relais**, ce qui lui confère une certaine centralité. Cet espace est bien évidemment structurant de par ses activités et ses services. Néanmoins, elle n'a pas une place centrale dans le paysage à l'échelle de l'aire urbaine, ce qui lui octroie une certaine faiblesse en termes de mobilité. Le territoire de Bretteville est soucieux de l'environnement et de sa qualité environnementale ; de par son passé chargé d'histoire en lien avec sa situation géographique et les anciennes activités économiques présentes (extraction de minerai et exploitation de la Laize, affluent de l'Orne).

Pour finir, Janville apparaît **atypique**, relativement proche du pôle urbain caennais (environ 20 kilomètres), la commune conserve de nombreuses caractéristiques qui la

²⁵ Martine BERGER, Claire ARAGAU et Lionel ROUGE, « *Vers une maturité des territoires périurbains ?* », EchoGéo, 2014.

rapprochent encore des territoires agricoles à caractère rural. Son bourg, la qualité de vie et le cadre naturel offert sont la marque de fabrique de ce territoire qui vise essentiellement à protéger son environnement naturel tels que les haies, la création de liaisons et une certaine continuité dans les sentiers pédestres.

On remarque que les acteurs, c'est-à-dire les maires des communes observées œuvrent à la politique locale et ont des positionnements singuliers face au processus de périurbanisation. Ces derniers jouent finalement un rôle déterminant dans la prise de décisions et leurs déterminations au regard de la périurbanisation influencent fortement le devenir de leur territoire et le visage de leur commune.

3.2. Contextualisation et cadre de vie

« Le périurbain construit une nouvelle figure de la ville qui, loin des logiques fonctionnalistes de séparation entre ville / campagne / nature, il associe désormais « le rural et l'urbain, le centre et la périphérie, le plein et le vide (...) » (POULOT & ARAGAU, 2012)

3.2.1. Démographie sociale : entre vieillissement et renouvellement de la population

Tableau 2 : Variation de population par tranches d'âge

ROTS	Variation	2015	%	2010	%
Ensemble		2 404	100 %	1 435	100 %
<i>0 – 14 ans</i>	<i>+ 0,8 %</i>	<i>480</i>	<i>20 %</i>	<i>276</i>	<i>19,2 %</i>
15 – 29 ans	- 1 %	353	14,6 %	224	15,6 %
<i>30 – 44 ans</i>	<i>- 0,7 %</i>	<i>444</i>	<i>18,5 %</i>	<i>276</i>	<i>19,2 %</i>
45 – 59 ans	- 0,5 %	568	23,6 %	346	24,1 %
<i>60 ans et +</i>	<i>+ 1,4 %</i>	<i>560</i>	<i>23,3 %</i>	<i>314</i>	<i>21,9 %</i>

Rots se situe à proximité du pôle urbain caennais, environ 9 kilomètres. La commune n'a pas rencontré d'obstacle afin de créer des conditions pour attirer les populations. Très naturellement, une attractivité assez forte s'est opérée sur la commune liée à sa proximité avec les services et les infrastructures caennaises. Cette attractivité s'est traduite par une certaine qualité de vie sur le territoire. Celle-ci est lisible au cours de l'urbanisation de la commune. Jusqu'au début des années 1960, ces espaces périurbains de l'aire urbaine caennaise se sont développés aisément, en partie grâce à un règlement d'urbanisme très peu directif et qui permettait une certaine liberté quand à l'aménagement du territoire. En se constituant, ces espaces ont inévitablement

modifié la structure foncière existante, engendrant un mitage de l'espace. Pas seulement, l'arrivée de nouvelles populations a donc provoqué un nouvel usage de cet espace périphérique. La proximité au pôle urbain et l'attractivité de la ville ont fait que les promoteurs ont instinctivement édifié des logements haut de gamme sur la commune. Il n'y existe aucun logement social à Rots. Du fait, des prix particulièrement élevés, ce ne sont pas des primo ascendants qui accèdent à ces constructions, mais essentiellement des personnes d'un certain âge qui ne permettent pas de redynamiser la commune et plus particulièrement son école en déclin. Aujourd'hui, ces personnes d'un certain âge sont largement représentées (d'après l'INSEE, 23,3 % de personnes de 60 ans et +), mais ce profil ne semble pas faire partie des considérations premières de la commune. Une question persiste, pourquoi cette commune souhaite diversifier les profils sociologiques de sa commune ? L'enjeu pour la commune est bel est bien d'attirer des futurs résidents jeunes et dynamiques, afin de renouveler sa population, ce qui lui permettrait de mettre son école au cœur du projet. Pour cela, la commune doit nécessairement faire évoluer son offre résidentielle et proposer des logements à des prix accessibles.

Tableau 3 : Variation de population par tranches d'âge

JANVILLE	Variation	2015	%	2010	%
Ensemble		359	100 %	362	100 %
0 – 14 ans	- 1,8 %	39	10,7 %	45	12,5 %
15 – 29 ans	- 2 %	42	11,7 %	50	13,7 %
30 – 44 ans	- 3,9 %	40	11,2 %	54	15,1 %
45 – 59 ans	- 2,8 %	109	30,5 %	121	33,3 %
60 ans et +	+ 10,2 %	129	35,8 %	92	25,6 %

À Janville, on retrouve des personnes majoritairement issues de la classe ouvrière qui se sont implantées sur la commune il y a plusieurs décennies. Ils travaillaient pour la plupart à la Société Métallurgique de Normandie ou encore chez Moulinex. De ce fait, la tendance semble être au vieillissement de la population, ces personnes ont construit dans les années 1970, puis sont restées très attachées à Janville, aujourd'hui on retrouve plus de 35,8 % de personnes ayant plus de 60 ans et 30,5 % de personnes ayant entre 45 et 59 ans. Cependant, on remarque que lorsque des maisons sont mises en vente, c'est une population relativement jeune qui semble intéressée. À proximité d'espaces périurbains en plein développement situé dans la Plaine de Caen, certaines petites communes, à l'instar de Janville, subsistent et gardent un profil socio-économique proche des espaces ruraux anciennement Bas-Normand. Naturellement, les choses vont évoluer du fait de la proximité géographique du territoire du noyau caennais. Des personnes d'un profil plus jeunes vont souhaiter, et c'est déjà le cas, s'installer à Janville.

Tableau 4 : Variation de population par tranches d'âge

BRETTEVILLE	Variation	2015	%	2010	%
Ensemble		1 812	100 %	1 642	100 %
<i>0 – 14 ans</i>	<i>- 0,9 %</i>	<i>351</i>	<i>19,4 %</i>	<i>334</i>	<i>20,3 %</i>
15 – 29 ans	+ 0,5 %	314	17,3 %	276	16,8 %
<i>30 – 44 ans</i>	<i>- 1,3 %</i>	<i>362</i>	<i>20 %</i>	<i>349</i>	<i>21,3 %</i>
45 – 59 ans	+ 1,9 %	363	20 %	298	18,1 %
<i>60 ans et +</i>	<i>- 0,2 %</i>	<i>423</i>	<i>23,3 %</i>	<i>386</i>	<i>23,5 %</i>

Au titre de chef-lieu de canton, la commune de Bretteville-sur-Laize a historiquement toujours eu une population sur son territoire. À partir des années 1970, aux prémices du mécanisme de périurbanisation, celle-ci n'a cessé de croître ces effectifs. Une présence constituée essentiellement d'ouvriers, largement captés par la florissante industrie caennaise. Cette présence continue témoigne de l'attractivité, ainsi que de l'ancrage que connaissent les habitants de la commune de Bretteville-sur-Laize que se soit pour des profils de personnes dites primo accédant ou pour des logements locatifs. On remarque plusieurs facteurs à cet engouement, tout d'abord, certaines personnes ciblent Bretteville du fait de sa proximité géographique à la ville de Caen, situé environ à 15 kilomètres au nord, de plus, ce secteur de la périphérie de Caen semble largement être un territoire préservé. Il présente de nombreux attraits, une dimension paysagère qui constitue un facteur d'attractivité sur le territoire. Enfin, Bretteville propose un ensemble formant un pôle de services et d'équipements.

Malgré ces facteurs dynamiques, selon les études réalisées, la commune est elle aussi confrontée à un vieillissement de sa population comme en témoigne « le tableau de variations de population par tranches d'âges ». Cette génération de personnes de 60 ans et plus est fortement représentée (23,3%, d'après l'*INSEE*, en 2015), elle ne semble alors pas avoir subi les mêmes mutations que connaît notre société actuelle. Cette génération réside à Bretteville tout comme à Janville et Rots, depuis des dizaines d'années ce qui s'explique par des carrières professionnelles linéaires, qui n'ont pas nécessité de déménagement au cours de leurs parcours résidentiels. Irréfutablement, ces personnes souhaitent rester et passer leur retraite dans la commune. Ce souhait soulève un enjeu, comment faire pour que ces personnes puissent continuer d'habiter, dans des logements adéquats et adaptés à leurs besoins : des superficies plus petites, des services à proximité adaptés à la personne.

En somme, à partir des années 1970, le modèle d'habiter bascule du collectif concentré vers l'habitat individuel, « dédensifié » et périurbain. Quelques décennies plus tard, ce modèle généralisé est confronté au vieillissement de la population et ces personnes ne semblent pas prêtes à quitter le logement dans lequel la famille a tant investi sur tous les

plans (économique, symbolique, affectif, etc)²⁶. Un tel attachement se comprend, surtout pour les catégories les plus modestes, leur habitat représente un parcours d'accession résidentielle, symbole de promotion sociale offrant une réassurance pour « ses vieux jours » (MOREL-BROCHET & ROUGE, 2017). Le vieillissement de cette population et l'augmentation de la durée de vie soulèvent de nombreux enjeux, qui n'ont pas été suffisamment anticipés et qui remettent en cause la pérennité de ce modèle lorsque les ménages perdent de leur mobilité et ne peuvent plus vivre de manière autonome. Une des conséquences sera l'augmentation de la dépendance, un besoin d'aide pour les actes essentiels de la vie quotidienne. Un enjeu complémentaire que cela soulève, c'est la mise en place de services à la personne capables de répondre aux attentes de ces ménages âgés et de maintenir une certaine qualité de vie. Finalement, le vieillissement démographique de ces territoires est un enjeu de politique locale. Aujourd'hui, les élus de ces communes se saisissent du dossier et tentent parallèlement de renouveler leur population afin de dynamiser la démographie de leurs communes et de préserver les services, notamment l'école et quelques services de proximité. Ces différents objectifs passent par la densification et la diversification du parc de logements des communes respectives.

3.2.2. Densités vécues et formes urbaines

À Rots, pendant fort longtemps, il n'y avait également aucune politique du logement ni aucune politique d'urbanisation. Auparavant, les élus réalisaient de l'urbanisme d'opportunité, de bienveillance à l'égard de personne du village. Néanmoins, l'arrivée du POS, en 1983 sur la commune de Rots, a finalement commencé à formaliser ses envies et ses ambitions d'urbanisation. Rots a commencé par réfléchir et orienter ses projets. Aujourd'hui, la commune travaille sur la création d'un nouveau quartier qui permettrait d'atteindre la barre des 3 000 habitants sur la commune. L'augmentation de population va permettre, par la même occasion, de proposer un certain nombre de services et d'équipements de proximité, qu'il semble difficile d'offrir au-delà. Ce n'est pas le seul facteur qui a permis le développement de la commune, depuis 2015, la

²⁶ Véronique MONDOU et Philippe VIOLIER, « *Le vieillissement de la population périurbaine - Quelles stratégies pour pallier la disparition d'une mobilité autonome ?* », Espace populations sociétés, 2010/1 | 2010, 83-93.

commune nouvelle de Rots s'est considérablement agrandie suite à la fusion avec les communes de Lassons et de Secqueville-en-Bessin. Aujourd'hui, le SCoT Caen - Métropole fixe la contrainte de densité à l'hectare, celle-ci vise à protéger contre la consommation d'espace agricole. Mais cette notion de densité n'est pas sans poser des questions en termes d'habitabilité et de cohabitation. L'optimisation toujours accrue de l'espace se doit, malgré tout, de respecter la vie privée des uns et des autres, mais aussi les formes de la structure urbaine et l'aspect architectural de la commune. Dans ce sens, Rots tend à densifier son tissu urbain existant et corriger le mitage de l'espace datant de l'époque où la ville ne possédait pas la maîtrise urbanistique.



SCoT : une traduction de projet d'aménagement en orientations concrètes

Plus **dense**, plus **mixte** ; un nouveau mode de développement :

1 objectif ➔ réduire la consommation d'espace : -25 % à l'horizon 2030, soit 3.000 hectares maximum en 20 ans, dont :

1.800 ha à dominante d'habitat

700 ha à vocation économique (dont 70 ha à vocation commerciale et dont 2 réserves foncières de 100 ha)

500 ha à vocation d'équipements, infrastructures et projets touristiques

Viser la production d'espaces urbains plus denses et mixtes : répondre à l'ensemble des aspirations résidentielles

Une proportion minimale de logements locatifs sociaux pour toute opération portant sur un terrain > 1ha

Diversifier les formes urbaines : une proportion minimale de logements collectifs ou intermédiaires

Tableau 5 : Orientations du Document d'Orientations Générales en matière d'habitat

	Espace urbanisable	Densité minimale opération sur terrain > 1ha	Part maximale de l'individuel opération sur terrain > 1 ha	Surface moyenne maximale sur terrain < 1 ha	Part minimal de log. Locatifs sociaux
Couronne périurbaine proche Rots	Pas de règle	20 log / ha	60 %	500 m ²	20 %
<i>Pôle relais</i> Bretteville-sur-Laize	<i>Pas de règle</i>	<i>20 log /ha</i>	<i>60 %</i>	<i>500 m²</i>	<i>20 %</i>
Espace rural ou périurbain Janville	Surface max : parc de log x 0,025 avec mini de 2 ha	12 log / ha	Pas de règle	Pas de règle	Pas de règle

À l'inverse, Janville constitue un exemple de commune plus rurale dans ces attraits. La commune s'est développée au début des années 1970, comme ces homologues, en l'absence de règlement d'urbanisme. Le bourg constitué de manière linéaire mise sur la qualité de vie et son cadre naturel, qui est un atout indéniable. Mais naturellement, celle-ci est confrontée au mécanisme de périurbanisation, qui classiquement va poser la question de la construction de futurs logements du fait de la proximité géographique du territoire. On ne retrouve que très peu de parcs locatifs, du fait qu'il n'est pas de règle sur la commune. Elle préfère œuvrer au profit de la préservation et de la protection de l'environnement, c'est à dire qu'elle acte en faveur d'aménité rurale. Le paysage présente une alternance de zones humides, de zones

boisées et de prairies. Le paysage participe incontestablement à la qualité du cadre de vie. L'environnement semble être un facteur d'attractivité sur laquelle s'y trouve une population aux inspirations sociétales diversifiées. Cette trame paysagère et environnementale influe sur la dynamique, les formes et/ou la répartition spatiale des habitants à Janville. Le paysage est placé au centre des considérations dites urbaines, puisque indéniablement, il est le support du projet territorial.

À Bretteville-sur-Laize, durant la période de la reconstruction se sont édifiés sur la commune des logements qui ont commencé à avoir de « réelles densités » de type HLM. Une période de reconstruction où l'on a retrouvé une importante politique de construction de logement proportionnellement à la taille de la commune, qui ne cesse de perdurer de nos jours, tout en gardant une certaine centralité. Dans l'idée du pôle relais, qui pose la question de la densité (20 log / ha) pour une commune anciennement rurale. Monsieur B. FRANÇOIS en témoigne: « *cette commune a été confrontée à ce que l'on a appelé la reconstruction, un quartier entier qui date de cette période, donc c'est 1948, il était tellement de bonne qualité qu'il est toujours en place, réhabilité, on est sur des grands confort de logement (...) ça continue, ça continue (...) Aujourd'hui, il y a une vraie volonté politique, c'est un développement de construction très étalé, sans accoup mais toujours de manière régulière. Il y a toujours eu un petit programme qui faisait qu'on a toujours pu répondre jusqu'à présent, que ça soit pour y devenir propriétaire puis aussi pour le parc locatif. Ici, on est sur plus de 20% de logement locatif* ».

Cette conviction politique demeure, celle d'étaler la construction dans le temps, de manière régulière. C'est aussi une réelle conviction politique que de dédier à des personnes la possibilité de louer un logement. Cette volonté de proposer une programmation mixte dans le secteur de la production de logement a d'ailleurs fait l'objet de prescription à l'échelle du SCoT (ci-dessus) et à ainsi renforcer et confirmer cette volonté propre à la commune. Toutefois, on peut se questionner sur les raisons de cette détermination, la production et la mise à disposition de logements locatifs constituent-elles un enjeu pour la commune ? Il semble exister une forme d'attractivité de la commune, des personnes et de nouvelles familles plus jeunes qui souhaiteraient venir s'installer sur le territoire. Pour les accueillir, la commune réfléchit aux futurs aménagements et à l'édification de quartiers qui vont devenir plus denses. Il va falloir

intégrer l'idée de densité, dans le même temps, à Bretteville, il faut que ces quartiers soient vivables, ouverts sur l'environnement et le paysage : vers les espaces agricoles, la forêt de Cinglais et vers la Laize. On remarque que la notion de densité est au cœur des enjeux territoriaux et que chacun à sa manière, s'approprie cette exigence.

3.2.3. La programmation de logement : entre construction et accessibilité

Un des enjeux primordiaux à Bretteville réside dans le domaine de la mobilité, cette problématique demeure une fragilité pour cet espace périurbain. Les actifs semblent contraints d'utiliser chaque jour la voiture pour les mobilités professionnelles. De ce fait, les plus jeunes et les personnes âgées sont dans l'incapacité de se rendre dans l'agglomération caennaise. La commune paraît dépendante à l'utilisation de l'automobile, et c'est un véritable enjeu dans les années à venir. La question est rémanente sur le territoire plus ou moins éloigné, pour que ces habitants puissent profiter des nombreux services et d'équipements que propose le pôle urbain caennais. D'autant plus problématique, que la commune prévoit un futur programme de plus de 363 logements, de ce fait, tout le monde ne pourra être concerné par l'usage de l'automobile, notamment pour des questions de durabilité du modèle périurbain. Néanmoins, les polarités secondaires tel que Bretteville-sur-Laize, pourraient alors servir de support à une réorganisation des mobilités au sein du périurbain. Ces espaces étant actuellement réduits à l'image de navetteur. Ainsi, il serait envisageable de structurer des territoires de la courte distance (ARAGAU *et coll.*, 2011). De ce fait, la petite ville périurbaine serait ainsi choisie comme une stratégie résidentielle et permettrait la valorisation de petites entités qui combinent une pluralité d'avantages en termes de logement et de mobilité. Parallèlement, ces dernières, de par leurs attractivités résidentielles et l'intermodalité qu'elles offrent aux résidents, elles valorisent et en préservent



l'existence de leurs ressources locales propres à ces entités périurbaines.

Comme évoqué, à l'entrée nord de la commune, le projet d'aménagement du **Grand Clos** (joint en annexe) s'inscrit dans une démarche durable et tend parallèlement à être en cohérence avec le paysage à la fois urbain et naturel existant. Le territoire de Bretteville-sur-Laize semble soucieux de l'environnement, et la qualité environnementale, de ce fait, la production et la qualité des constructions à venir est remise en cause et questionner. Pour preuve, la commune souhaite utiliser la filière paille pour les logements de la future ZAC. Celle-ci va permettre la mise en œuvre de la politique de développement de la commune, en répondant aux nouveaux besoins des diverses populations (jeunes ménages, personnes âgées, familles monoparentales). Tout en gardant les personnes qui semblent très ancrées au territoire, il y a un équilibre qui tend à se faire et que l'on ne maîtrise pas toujours sur un territoire. Pour ce faire, la commune prévoit d'échelonner, de lisser sur 8 à 10 ans la réalisation de la ZAC. Cette idée d'échelonnement permettrait d'aboutir à quelque chose de socialement cohérent et une réponse adaptée à la demande du moment. Le dispositif ZAC devrait permettre aux communes de conserver un droit de contrôle sur les dimensions financières et techniques du projet tout au long de la mise en œuvre. La commune garde toujours en tête le principe de développement en lien direct avec l'agglomération caennaise grâce aux 4 voies qui passent à proximité, une attractivité qui réside dans la faiblesse des prix du marché immobilier et une « forte » disponibilité foncière sur l'ensemble du territoire.

Rots est dans une situation similaire, à travers la réalisation d'une Zone d'Aménagement Concerté (joint en annexe), la commune compte bâtir des logements adaptés aux différents besoins des personnes correspondant à certaine période de l'existence d'un individu. Pas moins de 18 hectares vont être consacrés à ce projet et vont ainsi permettre l'accueil de 700 habitants supplémentaires. Malgré tout, Caen demeure comme un élément important dans l'attractivité de la commune, de ce fait, Rots ne connaît pas les mêmes problèmes que ces homologues, du fait de son intégration à la Communauté Urbaine, elle bénéficie de nombreux atouts en matière d'accessibilité et de mobilité. En somme, le nouveau projet vise à redynamiser et à équilibrer sociologiquement la commune au travers d'une concertation citoyenne et d'une étude de faisabilité qui intègre toutes les générations dans ce projet. En somme, les deux projets

de ZAC précédemment cités démontrent que les différents acteurs de la construction se doivent de s'adapter et d'élever leur niveau de conscience quant à la notion de bien commun. Quelle(s) sont les exigence(s) pour que l'opération soit une réussite et soit qualitativement la meilleure ? Aujourd'hui les élus l'ont bien assimilé, le but de certaine(s) opération(s) consiste à d'abord mettre en avant l'aménagement du leur territoire avant l'urbanisation.

Contrairement à Janville, où le maire de la commune semble lui limiter le développement résidentiel, il y a, en ce sens, d'importantes contraintes d'assainissement de déchets. Le développement ne peut être que mesuré. De ce fait, l'urbanisation se présente sous la forme de village – rue. L'habitat y est traditionnellement dispersé et s'insère dans le décor végétal formé de haies et de parcelles closes et délimitées. Aujourd'hui, le maire souhaite que les parcelles ne soient pas en dessous de 1 500 m². Ferme volonté, la commune est contre la construction de logement sous forme d'habitat pavillonnaire. Les zones à urbaniser sont soumises à l'établissement de l'assainissement collectif et jouxte le bâti déjà existant. À ce jour, il y existe 1 hectare ½ qualifié de zone à urbaniser, soit environ 10 parcelles, sans compter les surfaces nécessaires à la voirie. L'urbanisation de ce territoire demeure faible, pour autant, Janville bénéficie à proximité, du passage de l'autoroute A13 qui relie Paris à la Normandie. La présence de cet axe est un atout incontestable quant à l'attractivité de ce territoire. Le parc est dominé par l'habitat de type individuel et de grande taille, on y retrouve logiquement une prédominance de propriétaire qui occupe les lieux à long terme. Aujourd'hui, on remarque que de plus en plus de jeunes ménages ne peuvent accéder à la propriété à Janville, même si ils le souhaitaient, en effet l'offre dans le parc locatif est largement réduite (7 à 10 %). Nécessairement, dans les prochaines décennies, les choses vont évoluer sur la commune qui revête une multitude d'atouts : trame paysagère, maillage autoroutier et une proximité qui permet d'interagir facilement avec l'agglomération caennaise, mais aussi celle de l'île de France.

3.3. La gouvernance communautaire et les relations intercommunales

Depuis 1964 et jusqu'à l'adoption récente de la loi NOTRe (2015), des vagues de réformes successives ont profondément modifié le paysage institutionnel Français. Ces

lois ont abouti à une décentralisation de plus en plus importante au profit de différents échelons des collectivités locales. La nouvelle conception de l'intercommunalité date du 6 février 1992 et a permis la création de deux catégories d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), à fiscalité propre : la communauté de communes et la communauté de villes (remplacé à ce jour, par la communauté d'agglomération et la communauté urbaine). Comme évoqué, nous avons fait le choix d'observer une commune de la communauté de communes du Cingal – Suisse Normande, de Valès Dunes et de la communauté urbaine de Caen la Mer. Ces différentes communautés de communes regroupent plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave. Le but de ces dernières consiste à s'associer entre elles afin de proposer un espace de solidarité, en vue de l'élaboration de projets communs de développement et d'aménagement du territoire. Celles-ci exercent donc des compétences obligatoires (aménagement de l'espace, urbanisme, développement économique, par exemple) et des compétences optionnelles (création, aménagement et entretien de la voirie), ainsi que des compétences facultatives (aménagement de l'espace communautaire) que les communes lui transfèrent. Ces compétences ont été notamment revues à la hausse après la promulgation de la loi NOTRe. Parallèlement, dans l'optique de renforcer ces dernières, cette même loi a fait passer le seuil minimum pour constituer celles-ci de 5 000 à 15 000 habitants, ce qui a induit obligatoirement quelques modifications territoriales de la part de certaines communes. Puis, à partir du 1^{er} janvier 2017, la communauté d'agglomération (CA) « disparaît » pour être peu à peu remplacée par une communauté urbaine (CU), comme se fut le cas sur le territoire caennais. À sa date de création, celle-ci constitue un ensemble vaste de 250 000 habitants qui prévoit une importante intégration des communes membres, bien davantage que les communautés de communes ou les communautés d'agglomération. Elles exercent de plein droit un grand nombre de compétences, bien plus que ces homologues.

3.3.1. Les relations entre communes et communautés

Monsieur B. FRANCOIS, le maire de Bretteville-sur-Laize considère : « *que l'on est un peu loin de Caen par apport à certaines activités, certaines choses ; et se dit trop près par apport à d'autres* ».

C'est tout l'enjeu d'un territoire qui est celui du Cingal – Suisse Normande, en effet le contexte est quelque peu atypique. Depuis le début de l'année 2017, comme ses homologues, il devait s'y opérer une fusion. Le préfet a tranché, la commune de Bretteville-sur-Laize a rejoint la communauté de communes du Cingal – Suisse Normande sur le critère de la compétence scolaire, que Caen-la-mer ne possédait pas, par exemple. La communauté de communes a très rapidement cerné les enjeux de leur territoire, de ce fait, ils ont toujours tenu à être fortement représentés dans les diverses commissions qui tournent autour du SCoT, à l'image de la commune de Rots. C'est via un enjeu géopolitique que l'ancienne CC Suisse Normande s'est rattachée au SCoT de Caen – Métropole. Caen bénéficie d'une situation très particulière, le pôle urbain est central dans le département du Calvados, et semble être saturé sur la partie nord du territoire de l'aire urbaine. Naturellement, les possibilités foncières vont se trouver en direction du sud de l'agglomération. C'est là que s'opère un véritable enjeu pour la nouvelle CdC. Il ne s'agit pas là d'adopter une politique anarchique en matière de périurbanisation, mais de s'organiser de la meilleure des manières, d'être le plus efficient possible en relation avec l'EPCI centrale et les réglementations du SCoT. Ces petites communes s'inscrivent alors pleinement dans le mécanisme de périurbanisation ; mais quel(s) rôle(s) peuvent-elles jouer dans la structuration du territoire à l'échelle intercommunale ?

Une fois n'est pas coutume, la commune de Rots a vu elle aussi sa communauté de communes entre Thue et Mue dissoute. De ce fait, les communes ont automatiquement transféré les compétences qu'elles avaient en charge à la communauté urbaine de Caen-la-Mer. Cette mesure a évidemment supposé un travail étroit et assidu avec celle-ci et les services de la commune pour donner lieu, plus tard, à une fusion. Il existait deux options, la première était de rejoindre la communauté urbaine de Caen-la-Mer, la seconde voulait que Rots et d'autres communes forment une nouvelle communauté de communes comptant au moins 15 000 habitants. La commune de Rots semblait, d'après Monsieur LEBOURGEOIS, avoir des divergences de point de vu avec un certain nombre de communes de l'ancienne CC. Ce n'est que logiquement que Rots rejoint, début 2015, la communauté urbaine de Caen-la-Mer. Pour ce faire, celle-ci a réalisé un travail étroit visant à anticiper les différentes orientations générales en lien avec le SCoT de Caen - Métropole et le PLH (plan local de l'habitat). Ils ont, en amont réfléchi à la gestion de

projets au travers des divers périmètres de gouvernance (SCoT, PLUi et PLH). Le but était d'être clair quant à sa politique locale, notamment lors d'un classement pour l'attribution de quotas déterminant la construction et la répartition de l'effort de construction. Il y a là aussi, la notion de régulation et d'opérer un lissage dans le temps des différents projets au sein de la CU. Monsieur LEBOURGOIS avance : « *que plus de 619 opérations de construction sont portées à l'échelle de la CU* ». Le rôle de ces outils de planification est bien d'encadrer, de réguler tout en lissant dans le temps. Ces outils ont été appréhendés, en amont, par la commune notamment en termes de densité. Le maire adjoint estime : « *ne pas s'être trompé par apport aux orientations et aux choix, qui semblent être ceux de la communauté* ». La structure administrative et la taille de la commune ne permettent pas la mise en place d'une réelle politique de développement. Même si celle-ci n'est pas clairement formalisée, on remarque qu'elle traduit une certaine mutation, un renouvellement au travers de la nouvelle Zone d'Aménagement Concerté. Cependant, le maire et ses élus adoptent une politique volontariste et semblent particulièrement dédiés dans les différents projets, la vie entrepreneuriale et locale. À cette échelle, ils tendent à jouer un rôle de « facilitateur » et essaient de répondre aux mieux, aux besoins de la commune et celle de l'EPCI central.

La commune de Janville a rejoint la communauté de communes Val ès dunes, suite à la dissolution de celle Entre Bois et Marais. Le paysage de la nouvelle CC est resté essentiellement rural et l'activité agricole y trouve encore, aujourd'hui, largement sa place. Val ès dunes peut compter sur deux pôles principaux de développement que sont Moulton / Argence et Fréneuse-Cagny, qui polarisent l'ensemble du territoire de la CC. Auparavant, Troarn jouait un rôle important et structurant dans l'attractivité du territoire, mais celle-ci a décidé de rejoindre la communauté urbaine de Caen-la-Mer, à l'image de la commune de Rots. Finalement, l'évolution du périmètre de la communauté suscite de vives interrogations par des élus locaux, qu'ils s'agissent d'une fusion, de l'extension de son périmètre ou le retrait d'une commune. Les élus se retrouvent forcés de se questionner sur ces différences, afin d'envisager en connaissance de cause le type d'évolution à privilégier sur leur territoire.

3.3.2. Entre territoire de la centralité et de la ruralité

Monsieur B. FRANÇOIS et la nouvelle CdC semblent l'avoir assimilé, de manière générale, ces villes anciennement et rurales tendent à servir de points d'appui à l'EPCI centrale. Nécessairement, la commune souhaite renforcer son rôle de bourg-centre, aujourd'hui, le seul gros programme à l'échelle de l'intercommunalité se trouve à Bretteville-sur-Laize, c'est celui de la ZAC Grand Clos. Il faut aussi travailler et collaborer de manière systématique avec les communes voisines. Pour preuve, on remarque, qu'il s'opère une bipolarité entre le territoire de Thury Harcourt (Le Hom) et celui de Bretteville-sur-Laize, qu'il faut continuer de renforcer. Aujourd'hui, il paraît d'autant plus cohérent de réfléchir à cette échelle, et plus vaste encore, c'est indéniablement ici que se situe tous les enjeux ; en termes de structuration du territoire, de dynamique démographique et économique.

Pour autant, l'enjeu est de taille à Rots, la communauté urbaine de Caen-la-Mer souhaite maintenir leur niveau de population, tout en poursuivant la construction de logements neufs dans les communes périurbaines. Son souhait est de mixer propriétaires et locataires de façon à assurer un « turn-over » et une arrivée continue de nouveaux habitants. L'arrivée de nouveaux ménages avec enfants permettrait de redynamiser les communes périurbaines. Même si, la périurbanisation se poursuit bien au-delà des frontières de la CU, sur des espaces de plus en plus lointains, comme l'illustre la communauté de communes du Cingal et de Val es dunes. La CU et les communes membres veillent à capter une partie des flux pour limiter « l'évasion » des populations au-delà de ses frontières. Elle peut compter sur son attractivité dans le secteur économique, Rots compte pas moins de 1 380 emplois (en 2015) sur sa commune, une attractivité qui est liée au fait que les entreprises s'installent majoritairement en pourtour de l'agglomération, le long du périphérique : dans les lieux d'interface qui sont privilégiés entre la ville et la campagne. Le tout devrait permettre la diversification du profil des nouveaux arrivants pour garantir une meilleure mixité sociale au sein de la CU. Cet engagement, consiste à éviter un phénomène que l'on retrouve dans le centre-ville, impulsé par le fait métropolitain, et qui maintient une pauvreté dans les quartiers de grands ensembles en périphéries, et qui traduisent des flux de périurbanisation qui recherche l'entre soi.

Parallèlement, ces mêmes communes doivent faire face, depuis plusieurs années, à une baisse des dotations de l'État. De ce fait, Monsieur J. ROMAIN, maire de Janville espère et envisage de fusionner avec les communes de Saint-Pair et de Saint-Pierre-du-Jonquet, qui semblent être de la même importance au sein de la CdC. La fusion permettrait, d'un côté, d'éviter cette baisse continue des dotations ; de l'autre, de réaliser des économies par la mutualisation des moyens, et d'ainsi faciliter la réalisation d'investissements plus ou moins onéreux. L'intérêt est réciproque, les habitants y trouvent leur compte dans la qualité des services proposés, au travers de la cohésion du territoire : un espace qu'ils fréquentent tous les jours. Ce qui paraît plus alarmant et suscite de fortes interrogations pour ces communes de petites tailles, s'est finalement le devenir et la place de celle-ci dans le halo périurbain caennais. Janville est, par ailleurs, doté d'un PLU, mais l'entrée en vigueur du SCoT Caen – Métropole lui entraîne quelques modifications et inquiétudes autour de celui-ci.

Monsieur J. ROMAIN ne craint pas : « *une urbanisation continue de l'agglomération qui s'étendrait jusqu'à son territoire* ».

Mais décisionnellement, l'EPCI central semble « imposer » leur vision des choses. Pas seulement, il semblerait que bon nombre d'élus de la CdC Vas ès dunes envisageraient à court ou moyen terme d'intégrer la communauté urbaine de Caen-la-Mer. Janville prône une vision plus rurale de son territoire, une structuration de taille plus petite, générant de l'emploi favorisé par la présence d'axes majeurs. Monsieur le Maire trouve que : « *l'EPCI centrale et les grandes orientations du SCoT œuvrent plus, aujourd'hui, en faveur des territoires urbains que rurales* ». Cependant, les élus de la commune sont conscients que si ils veulent renouveler le profil des nouveaux arrivants, Janville se doit, dans les prochaines années, de modifier son Plan Local d'Urbanisme et de déplacer les lignes de constructibilité pour offrir du terrain à bâtir.

Nécessairement, au vu de la situation géographique de la commune, Janville va être amené à croître, même si le Maire, œuvre pour la préservation des attraits ruraux et à un processus de périurbanisation très modéré au sein de sa commune.

3.3.3. Perception de l'avenir

Malgré la proximité au pôle urbain caennais, la commune de Rots tend à retrouver une certaine cohérence territoire, à travers ces différents projets d'aménagements. Sans véritable politique du logement et d'urbanisme, l'attractivité de la ville a fait que celle-ci a accueilli principalement des ménages aisés, qui sont aujourd'hui principalement retraités. La commune subit alors le vieillissement de sa population. Lorsque l'on analyse le projet d'aménagement ZAC, on remarque que Rots acte en faveur d'un renouvellement de sa population et cherche à corriger le mitage que cette urbanisation quelque peu anarchique a généré. Pour se démarquer, la commune met en avant son cadre de vie, elle est soucieuse de créer des conditions qui soient favorables pour les habitants. En ce sens, on retrouve la présence de cette coulée verte sur le territoire : la vallée de la Mue.

Rots insiste sur la possibilité, pour les habitants, de bénéficier de nombreux services en lien avec la ville et des aménités plus rurales. Pour confirmer ces dynamiques intégratives, celle-ci prévoit alors d'accueillir 700 nouveaux habitants, dans les prochaines années. La ZAC devrait incarner le renouvellement urbain de la commune, l'enjeu est aussi de faire « accepter » la notion de densité pour ces futurs acquéreurs. À travers des concertations citoyennes et des différents aménageurs, la Rots veille assidûment au bon fonctionnement de la ville, tout en considérant les attentes des ménages notamment en matière de qualité du cadre de vie.

À l'avenir, la petite commune de Janville tend à continuer d'incarner le désir de vivre dans un cadre naturel, « loin » de l'agitation du pôle urbain ou des villes moyennes à proximité. Le maire souhaite conserver de grands terrains et des grandes maisons, tout en accueillant des ménages migrants-alternants. Cet espace souhaite conserver ces traits morphologiques ruraux. L'agriculture, les forêts et les espaces naturels définissent un environnement particulier qui diffère totalement de celui des centralités où le sol est essentiellement occupé par le bâti et les chaussées. Janville a donc la caractéristique première d'être une commune agricole et rurale, où l'agriculture façonne le paysage, et où s'y trouve un environnement résidentiel considéré comme calme et peu pollué. Irréfutablement, le maire de Janville souhaite disposer de parcelle minimale (1 500 m²)

qui semble finalement correspondre à un certain attachement culturel, à certaines valeurs liées aux origines rurales. De ce fait, dans les prochaines années, il est indispensable de contenir et de maîtriser le développement de la périurbanisation pour réduire au maximum la consommation déraisonnée d'espaces et plus particulièrement ceux à vocation agricole. Pour finir, le maire de Janville devrait finir par fusionner avec les communes limitrophes de Saint-Pair et Saint-Pierre-du-Jonquet. Ces communes possèdent de nombreuses caractéristiques en commun et semblent avoir la même vision, à l'avenir, de leur territoire.

La commune de Bretteville-sur-Laize constitue un véritable laboratoire de recherche, l'exemple concret d'une mutation des territoires périurbains, dans le sens où, de nouvelles dynamiques semblent s'y développer. Tant cette commune s'impose en tant qu'espace polarisant, participant ainsi à l'organisation de l'aire urbaine caennaise, à l'instar de Douvres-la-Délivrande (Cf. B. Noël, « *les petites villes périurbaines : l'exemple de Douvres-la-Délivrande* »). Pour ce faire, la commune se doit d'assurer et de valoriser son identité résidentielle et les modes de vie qui lui sont associés : à la fois une ville-centre labélisée de pôle relais et une ville à la campagne. Pour répondre au mieux aux attentes citoyennes, la commune compte à l'avenir répondre de manière plus qualitative aux différents projets urbains, en faisant dialoguer tous les acteurs de la construction, comme l'illustre la ZAC des Grands Clos. Toutefois, la question de charges de centralité et de leur juste évaluation lors ces transferts de compétences paraissent tout aussi importants. Bretteville a la particularité d'être la commune la plus peuplée de la communauté de communes de Cingal – Suisse Normande et est identifiée comme dépositaire de nombreux services tels que le collège, la gendarmerie et la caserne de pompier. Parallèlement, la commune se doit de faire perdurer l'esprit local qui règne sur la commune, à travers un fort ancrage. Pour ce faire, il s'agit là d'intégrer le mécanisme de vieillissement de la population et mettre en place des politiques volontaristes pour éviter que ces personnes soient confrontées à une obligation de quitter la commune. Cette problématique englobera en partie la problématique de la mobilité.

Pour finir, il reste à consolider cette bipolarité entre Thury Harcourt et Bretteville-sur-Laize, à l'échelle intercommunale. Autour de la fusion Cingal et Suisse Normande, il s'agit la travailler en faveur des compétences telles que la culture, le scolaire et le tourisme,

qu'il faut irréfutablement confirmer. Au regard de la compétence scolaire, là aussi, Bretteville-sur-Laize tend à s'imposer comme un pôle scolaire, elle « draine » notamment dans ses écoles les enfants des communes avoisinantes. En ce sens, l'intercommunalité s'attache à équiper la commune en différentes infrastructures. Sans oublier, l'action culturelle qui y est présente en étroite collaboration avec les divers acteurs locaux, habitants et membres de l'intercommunalité. L'objectif premier semble d'inciter les habitants à participer aux aménagements de la commune en instaurant une démocratie participative.

Conclusion générale

A) La problématique de l'étalement urbain en France

À partir des années 1960, le mécanisme de périurbanisation prend forme sur l'ensemble du territoire national, il se traduit par une extension rapide et importante du bâti urbain au-delà de ces anciennes limites. Ce processus va prendre une force considérable sous l'impulsion de trois facteurs : la réorientation des politiques publiques du logement en faveur de **l'accession à la propriété** d'une maison individuelle, la **démocratisation de l'automobile** et son usage quotidien par l'amélioration des infrastructures routières et pour finir, la possibilité à chaque municipalité d'œuvrer ou non en faveur d'un développement de son urbanisation en lien avec les **nouvelles aspirations sociales** tournées vers la propriété individuelle et son jardin. Au regard du ZAU défini en 1996, on remarque alors que cet espace devient de plus en plus vaste, les recensements successifs en sont les témoins. Ce sont ces différents facteurs de ce phénomène de société qui ont fait germer dans mon esprit un intérêt fort pour la question. La problématique du périurbain et d'autant plus stimulante qu'elle peine encore aujourd'hui à trouver une définition univoque. Ce mouvement périurbain est générateur d'espaces plus au moins difficiles à nommer et de nombreux chercheurs et professionnels ont tenté d'en présenter une définition : *rurbanisation* (Bauer et Roux, 1976), *tiers espace* (Vanier, 2000) et *ville diffuse* (Secchi, 2002). La périurbanisation peut être à la fois perçue comme un phénomène effrayant, car il bouleverse les divers équilibres établis qu'ils soient économiques, sociaux, environnementaux et politiques. Selon d'autres points de vue, la périurbanisation est synonyme d'accroissement, de développement, elle est le signe que le territoire est attractif et que la population souhaite y vivre et s'y installer.

Malgré tout, la dynamique de périurbanisation apparaît, dans notre société contemporaine, comme une modalité propice à la fabrication de systèmes territoriaux élargis (Roux et Vanier, 2008). Ces différents critères ont pour conséquence de produire une diversité de paysages périurbains. Ces faits sont observables à différentes échelles, la périurbanisation à l'échelle nationale ne revêt pas le même visage lorsque l'on prend

la peine de l'analyser à l'échelle d'une aire urbaine, voir même d'une intercommunalité. Les enjeux du contexte local ne sont pas homogènes en fonction des territoires, la périurbanisation adopte alors une morphologie et une politique singulière en fonction des espaces observés.

B) La périurbanisation : un phénomène singulier

Malgré ces facteurs communs à l'ensemble du territoire national, on constate qu'à travers l'histoire économique et sociale ainsi que la situation géographique et morphologique d'un l'ensemble urbain / périurbain considéré, les formes que prend la périurbanisation révèlent de singularités spatiales propres à chacune des aires urbaines étudiées. Le travail que nous avons mené en propose une démonstration.

Rouen et Le Havre sont caractérisés par un passé prestigieux, où résidait autrefois une population noble et issue de l'aristocratie, entre autres. Cela a eu pour effet de conserver une certaine centralité autour du noyau historique et patrimonial, cette observation reste une réalité aujourd'hui. Ces espaces concentrent de nombreux ménages ainsi que des activités commerciales et économiques. Elles furent historiquement implantées le long des vallées comme l'illustre la vallée de la Seine et la vallée de Lézarde, afin d'utiliser l'eau comme source d'énergie. Ces conjonctures historiques ne semblent pas avoir été favorables au développement du processus de périurbanisation. Au Havre, l'espace urbain n'a capté que les communes limitrophes, dans un rayon d'une dizaine de kilomètres. Visuellement, ces espaces réunis ne forment alors qu'une seule couronne périurbaine et au-delà, le mécanisme de périurbanisation se caractérise par un mouvement **peu dense, d'intensité faible**. À Rouen, le processus a eu tendance à se développer au grès des extensions territoriales et forme un espace intermédiaire, entre une **conurbation** de moyennes et grandes villes qui maillent le territoire tel que Rouen – Elbeuf et Louviers. De manière différente, Caen a connu une industrialisation tardive qui va perdurer et s'installer progressivement dans les zones périurbaines. On remarque très distinctement que la présence de parcs d'activités a étroitement induit une croissance démographique. Ainsi, les espaces périphériques se sont très largement développés. On constate alors un bourgeonnement de petites villes et bourgs

périurbains, facilité par la géographie du lieu : une vaste plaine agricole. Suite à cet exode des populations ouvrières en périphérie, l'espace périurbain caennais va prendre une forte ampleur. Ce phénomène va s'étendre toujours plus loin et c'est encore le cas aujourd'hui dans certains secteurs de l'aire urbaine caennaise.

Cette étude de cas différencié nous a ainsi permis de conforter le fait que le périurbain est un espace original, hybride entre ville et campagne, où s'installent et vivent de nombreux habitants. Inspirés méthodologiquement de la *Revue d'études et de prospective*²⁷ constituée par M. VANIER et ses collaborateurs, 3 scénarios semblent alors se dessiner sur les trois principales aires urbaines et nous permettent ainsi d'établir des degrés d'intensité d'urbanisation. Ces scénarios ont pour objectif de qualifier plus précisément la périurbanisation. Il appuie le fait observé précédemment consistant à appréhender la périurbanisation comme un phénomène singulier propre à son milieu. En effet, le développement et l'évolution de cette dernière ne sont pas homogènes sur le territoire et au sein même d'une région réunifiée.

La commune du Havre acte en faveur d'une **densification de l'urbain et plus particulièrement du pôle urbain**. La ville et sa proche périphérie semblent l'emporter sur la couronne périurbaine, qu'elle assimile. Le mécanisme de périurbanisation peut être alors qualifié de **faible intensité** et ne devient qu'une composante « secondaire » du développement. Le tout paraît d'autant plus cohérent que son agglomération connaît une morphologie contraignante de par sa façade littorale. Le développement d'espaces artificialisés y est alors contraint.

Rouen connaît quant à lui une **poursuite du mécanisme de périurbanisation à intensité modérée**. La croissance du territoire semble homogène, comme une pluie fine suite à un desserrement urbain sur des territoires de faibles densités. On assiste à un étalement spatial dans des espaces multifonctionnels, qui se trouvent quadrillés par de moyennes et grandes villes, des espaces qui sont devenues majoritairement, sous influence urbaine.

²⁷ DATAR 2040, « *Prospective périurbaine et autres fabriques de territoires* » n°2, Paris, 2010.

Caen connaît une **hégémonie de ces espaces périurbains** par le biais du développement et la présence de nombreuses offres de transports multimodales et interconnexion entre les différents territoires. Ce développement conséquent d'infrastructures est rendu possible et pérenne grâce à la situation géographique en plaine. On semble alors assister à un partage des compétences avec la ville centre : l'enjeu géopolitique consiste à favoriser la décentralisation et la naissance de pôles urbains dits « secondaires », mais conséquents.

Ces premières observations ont suscité d'autres interrogations à une échelle plus rapprochée. Au regard de la situation caennaise, assistons-nous à la confirmation de nouvelles polarités intermédiaires au sein de l'aire urbaine ? Cet amas de petites et moyennes villes périurbaines ou bourgs périurbains n'a-t-il pas un rôle à jouer dans l'aménagement et la structuration de l'aire urbaine concernée ? Qu'elle devenir pour ces espaces, d'une affirmation de manière « durable » dans le halo périurbain, à une supposée « maturation » et pourquoi pas une émancipation de certains « territoires périurbains », accompagnés d'une affirmation des centralités ?

C) Les différents visages du développement périurbain à l'échelle communale : le modèle de l'aire urbaine caennaise

Il nous est paru d'autant plus pertinent d'analyser ce processus à une échelle plus fine, là où, le phénomène périurbain prend sa source et affirme l'identité du territoire. En rupture avec les systèmes d'organisation spatiale antérieurs basés sur un modèle bien connu de "centre / périphérie" comme cela a pu être le cas des deux aires urbaines haut-normandes, l'espace périurbain caennais tend à s'organiser autour de pôles périphériques qui dessinent des figures nouvelles à la centralité. Le polycentrisme (Claval, 1981, et Aydalot, 1985) vise à respecter les particularités et les potentialités propres à chaque commune, ainsi que son développement tout en favorisant l'émergence de synergies intercommunales.

Les cas de communes de l'aire urbaine caennaise permettent alors de montrer toute la complexité du phénomène. Évidemment, il en ressort que la question du développement périurbain est éminemment politique et une affaire de convictions. En effet, les différents entretiens nous ont permis de mesurer l'importance que portent les différents

élus sur la préservation d'une potentielle ruralité sur leur territoire. La périurbanisation dépend d'autant plus de l'ambition des élus à s'impliquer et intégrer le halo périurbain, selon des modalités et des systèmes de gouvernance divers. Cependant, la localisation et l'autonomie en termes d'offre de services et de logements sont également des facteurs qui rentrent en ligne de compte dans la fabrication et l'évolution du périurbain.

La commune de Rots incarne un espace urbain en transition où s'entremêle le rural, à l'image de la vallée de la Mue, tout en étant sous forte influence du pôle urbain. Suite à plusieurs décennies de croissance urbaine, on constate que ce territoire arrive à maturation (Berger, Aragau et Rougé, 2014), la commune est finalement englobée dans l'espace urbain. Cette volonté politique et sociale de se rattacher au noyau caennais est d'autant plus pertinente que la distance qui les sépare est faible, la mobilité n'est donc pas une contrainte pour ce territoire, bien desservi par les bus par exemple. Bretteville-sur-Laize présente une autre situation vis-à-vis du pôle urbain central. Cela est en partie explicable par la distance plus importante avec Caen et une certaine autonomie en termes de services. La labélisation au titre de « pôle-relais » témoigne de ce processus de polycentrisme. Ces communes, à l'instar de Troarn où Douvres-la-Delivrande, joue un rôle prépondérant dans la structuration et l'aménagement du territoire périurbain contigu du pôle urbain. Il ne s'agit plus de considérer la commune périphérique comme dépendante aux services et équipements du noyau urbain, mais plutôt comme un attribut qui viendrait compléter et offrir diverses qualités (nombreux services, qualités paysagères, confort de vie). Bretteville se caractérise ainsi comme un pôle secondaire relié par les réseaux mutuels qui la relie à la ville de Caen et qui développe ainsi son offre de logement au travers des projets de lotissement. Cependant ces relations ne doivent pas être unilatérales, Bretteville doit faire en sorte de profiter également des qualités de Caen, mais la mobilité demeure une limite pour ce territoire. Enfin Janville témoigne d'une tout autre attitude face à la périurbanisation, l'enjeu de la commune est d'autant plus basé sur sa faculté à résister à la « pression » périurbaine et à la création de nouveaux lotissements à quelques kilomètres d'axes majeurs. Les convictions actuelles de la commune consistent à garder son caractère agri-rural et d'ainsi limiter l'expansion de la commune au profit de la pratique agricole, mais aussi de la préservation des aménités paysagères.

Ces différentes attitudes au regard de la périurbanisation se traduisent de manière législative. Le principe de décentralisation et de gouvernance témoigne de la faculté des communes à assumer différentes compétences (aménagement du territoire, culturel, école). Le regroupement de communes nouvelles est également significatif, plus les communes sont nombreuses et connectées, plus il y a des moyens, plus elles ont de l'importance démographiquement, plus elles peuvent assurer ces compétences et deviennent légitimes au regard de l'aire urbaine.

Il y a tout de même un discours très redondant et éloquent dans les entretiens, les communes ne veulent pas renoncer à leur trame paysagère. Il y a toujours une sorte de compromis entre son développement (capter la population et installer de nouveaux services et équipements) et garder un caractère rural (vallée, rivière, forêt...). On observe une sorte de dichotomie. Ce discours tient sûrement dans la peur d'être noyé dans un vaste ensemble urbain et perdre ainsi leur caractère, leur histoire et leur identité.

Pour finir, les divers projets au travers des programmes de lotissement font preuve de nouvelles ambitions architecturales, urbaines et environnementales. Elles témoignent d'une prise de conscience sur la production urbaine et architecturale des lotissements des années 1970. Peut-être que ces convictions environnementales donneront, dans les prochaines décennies, un nouveau visage à cette périurbanisation ?

D) Quelle perspective pour ces espaces périurbains ?

En somme, au travers de cette analyse à échelles variées, on constate une diversité des formes, des fonctions, des usages et des pratiques de cet espace périurbain, propre à chaque contexte dit local. Ces espaces périurbains sont donc porteurs de multifonctionnalité et d'innovation, deux éléments sur lesquels peut s'appuyer leur transition vers plus de durabilité. Cette transition nécessite un cadre de gouvernance plus participatif au travers des politiques d'aménagement, articulant les priorités des communautés locales, des citoyens et des acteurs politiques. À l'avenir, ceci suppose de laisser émerger des initiatives locales et de valoriser celles qui existent déjà. Cela va nécessiter de se questionner sur la définition et la mobilisation des biens communs du

périurbain : conditions d'une qualité de vie et d'une autonomie économique (services, compétences ou productions locales, aménités, etc.), et les conditions d'une appropriation de ces espaces par leurs habitants en intégrant les qualités des espaces publics et du parc de logement. Le périurbain ne peut alors être pensé indépendamment de l'histoire de ces espaces avant leur urbanisation. De ce fait, il aurait été pertinent de s'intéresser au cas de quelques communes de l'aire urbaine havraise et rouennaise, et de déceler les effets de contextes qui font qu'aujourd'hui la périurbanisation ne dévoile pas le même visage. Cette étude transversale aura eu, au moins, l'occasion de nous éclairer sur la diversité des formes du périurbain et d'apporter des pistes quand au devenir de ces espaces (Atelier des territoires : *mieux vivre ensemble dans le périurbain autour de la métropole caennaise*, 2018).

Bibliographie

AURBSE, « *Aires urbaines 2010 : quelle dynamique en Haute-Normandie* », #population et société, 2011.

BAILLY (A.) & FERRAS (R.), « *Eléments d'épistémologie de la géographie* », éd. Armand Collin, 2010, Paris, 191 p.

BERGEL (P.) & BROUARD-SALA (Q.), « *Bourgs et petites villes en Normandie : des laboratoires pour l'avenir ?* », Etudes Normandes, éd. Orep, 2017, 80 p.

BAUER (G.) & ROUX (J-M.), « *La rurbanisation ou la ville éparpillée* », éd. Seuil, 1976, Paris, 189 p.

CHARLOT (S.), HILAL (M.), SCHMITT (B.), « *La périurbanisation renforce-t-elle la ségrégation résidentielle urbaine en France ?* », *Espace populations sociétés*, 2009/1 | 2009, 29-44.

CHARMES (E.), « *La ville émietlée: essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Presses universitaires de France », 2011, 304 p

DUMONT (G-F.), « *Perspectives d'évolution du bassin de vie de Rouen* », Rencontre(s), Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure, 2012, pp.18-33.

DUMONT (M.) & HELLIER (E.), « *Les nouvelles périphéries urbaines : formes, logiques et modèles de la ville contemporaine* », PUF, coll. Espace et territoires, 2010, 218 p.

FOURCAUT (A.), « *La banlieue en morceaux. La crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres* », éd. Créaphis, Grâne, 2000, pp 1-51.

FREMONT (A.), CHEVALIER (J.), HERIN (R.), RENARD (J.), « *Géographie sociale* », Pays multiples, 1984

GOURNAY (I.), « *Levitt France et la banlieue à l'américaine* », Histoire urbaine, 2002, pp. 167 – 188.

GUERINGER. (A.), HAMDOUCH (A.), & WALLET (F.), « *Foncier et développement des territoires ruraux et périurbains en France. Une mise en perspective* », Revue d'Économie Régionale & Urbaine, vol. octobre, no. 4, 2016, pp. 693-712.

GUERMOND (Y.), *La Haute-Normandie sur deux horizons*, éd. Reclus, coll. Dynamique du territoire, France, 1993, 200 p.

POULOT (M.) & ARAGAU (C.), « *Habiter en périurbain ou réinventer la qualité de la ville* », Historiens et géographes, Association des professeurs d'histoire et de géographie, 2012, p. 119.

POUSSARD (A.), *Caen. Parcours dans l'agglomération*, Terre et sociétés, 1994, 297 p.

ROUGE (L.), « *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain. Les « captifs » du périurbain ?* », Thèse de doctorat de Géographie, Toulouse, 2005.

WIEL (M.), « *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée* », coll. Architecture + Recherches, 1999, p. 150.

Articles

AUCAME, « *Communauté de communes Cingal – Suisse Normande : diagnostic et enjeux* », Caen, Juin 2017.

Association Etudes Normandes, « *Le Havre. Les 500 ans d'une ville nouvelle* », éd. Orep, 2017, 80 p.

Association Etudes Normandes, « *Normandie Métropole : Caen, Rouen et Le Havre* », éd. Orep, 1998, 80 p.

BOURDIN (A.), « *Le périurbain, maudit ou sauvé ?* », *Espaces et sociétés*, 2012/1, n°148 – 149, pp. 195 – 199.

BERGER (M.), FRUIT (J-P.), PLET (F.), ROBIC (M-C.), « *Rurbanisation et analyse des espaces ruraux péri-urbains* », *L'Espace Géographique*, n°4, 1980, p. 303-313

BERGER (M.), SAINT-GERAND (T.), « *La division sociale de l'espace périurbain en Ile-de-France* », *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, no 7, 1993

BONNIN-OLIVEIRA (S.), « *Les petites villes dans la périurbanisation. De l'influence métropolitaine à l'ancrage local dans l'aire métropolitaine toulousaine* », *Territoire en mouvement. Revue de Géographie et d'Aménagement*, Université des Sciences et Technologies de Lille, 2016, *Aux frontières de l'urbain - Petites villes du monde*.

Centre d'observation de la société, « *L'habitat périurbain poursuit son essor* », 2017

CHARLOT (S.), HILAL (M.) & SCHMITT (B.), « *La périurbanisation renforce-t-elle la ségrégation résidentielle urbaine en France ?* », *Espace populations sociétés*, 2009/1 | 2009, 29-44.

DEBROUX (J.), « *Stratégies résidentielles et position sociale : l'exemple des localisations périurbaines* », *Espaces et sociétés*, n° 144-145, no 1, 2011, p. 121-139

GIRARD (V.), RIVIERE (J.), 2013, « *Grandeur et décadence du « périurbain ».* *Retour sur trente ans d'analyse des changements sociaux et politiques* », *Métropolitiques*, 2013.

MOREL-BROCHET (A.), ROUGE (L.), « *Quotidien, ajustements et arbitrages des retraités du périurbain francilien* », *Gérontologie et société*, 2017/1 (vol. 39 / n° 152), p. 41-56.

POULOT (M.), ARAGAU (C.), « *Habiter en périurbain ou réinventer la qualité de la ville* ». *Historiens et géographes*, Association des professeurs d'histoire et de géographie, 2012, p. 119-126.

POULOT (M.), « *Les territoires périurbains : « fin de partie » pour la géographie rurale ou nouvelles perspectives ?* », Géocarrefour, Vol. 83, no 4, 2009, p. 269-278.

SENCEBE (Y.), « *Une lecture des inégalités et des différenciations de développement local à travers quatre figures de territoires* », Espace populations sociétés. Space populations societies, no 2009/1, p. 17-27.

SENCEBE (Y.), LEPICIER (D.), « *Migrations résidentielles de l'urbain vers le rural en France : différenciation sociale des profils et ségrégation spatiale.* », Revue électronique des sciences humaines et sociales, 2007.

VANIER (M.), « *Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique* », Revue de géographie, 2000, n°88/1, pp. 105 – 113.

VIIGNON (S.), 2011, « *De la mairie à la communauté de communes : renouvellement des formes d'action publique et transformation du personnel politique local* », Pour, N° 209-210, no 2, p. 135-148

Webographie

<https://www.aurh.fr/>

<http://www.aucame.fr/>

<https://www.aurbse.org/>

<http://www.caenlamer.fr/>

<http://www.valesdunes.fr/>

<https://www.suisse-normande.com/>

<https://insee.fr/fr/accueil>

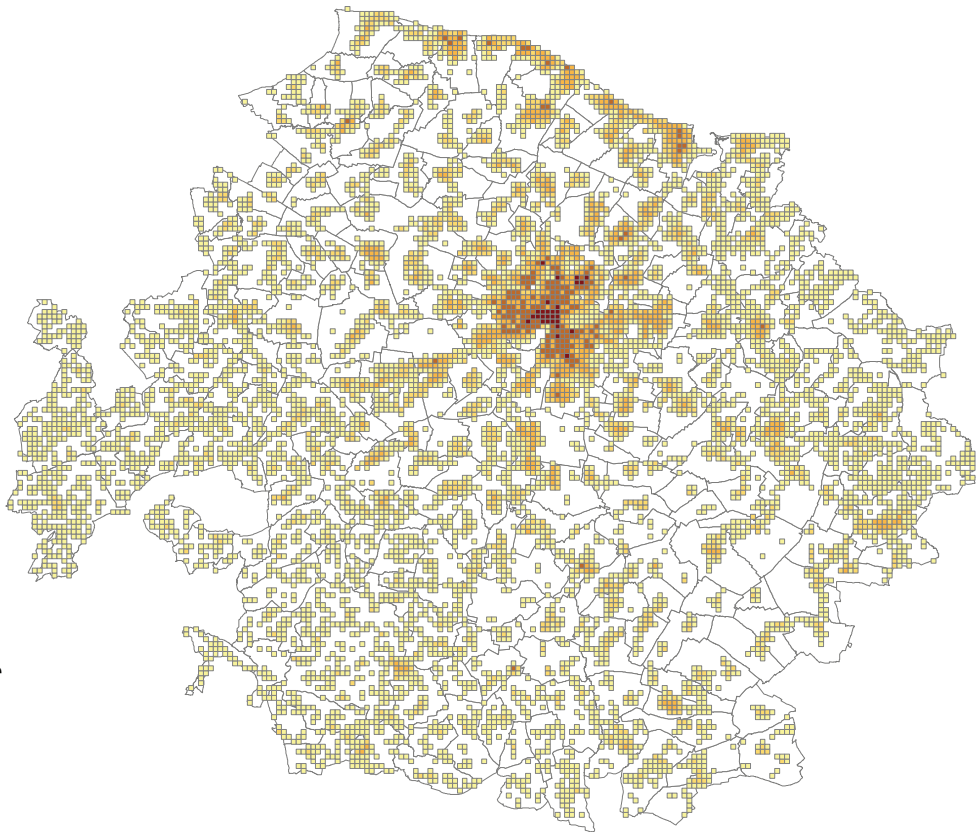
Table des matières

Remerciements	2
Introduction générale.....	4
Positionnement scientifique	9
Démarche méthodologique	9
Une pluralité d’approches géographiques	10
Une méthode mixte : une complémentarité opérationnelle	11
Premières hypothèses et raisonnements	12
 Première partie : Une géo-histoire de la périurbanisation	 13
1. Le périurbain en question	15
1.1. L’espace périurbain : une réalité plurivoque	15
1.2. Des premières traces de villégiature à un espace périphérique sous dominance urbaine	17
1.3. Rétrospective et retour sur l’histoire des trois principales aires urbaines Normandes	21
1.3.1. Caen, une ville marquée par sa reconstruction	21
1.3.2. Du centre à la périphérie	22
1.3.3. La Normandie	25
1.3.3.1. Rouen « métropole »	25
1.3.3.2. Le Havre, une ville deux fois reconstruite en cinq décennies	27
1.3.4. Un modèle périurbain de distribution des villes et de relation hiérarchique	30
1.3.5. La périurbanisation s’étend toujours de plus en plus loin	33
 Deuxième partie : Qualification des espaces périurbains normands au travers d’une lecture croisée de leurs agences d’urbanisme	 35
2.1. Morphologie, contours et dynamique périurbaine	40
2.1.1 Les contours de l’urbanisation et l’évolution des modalités	46
2.1.2. L’évolution démographique dessine une périphérie variée	50

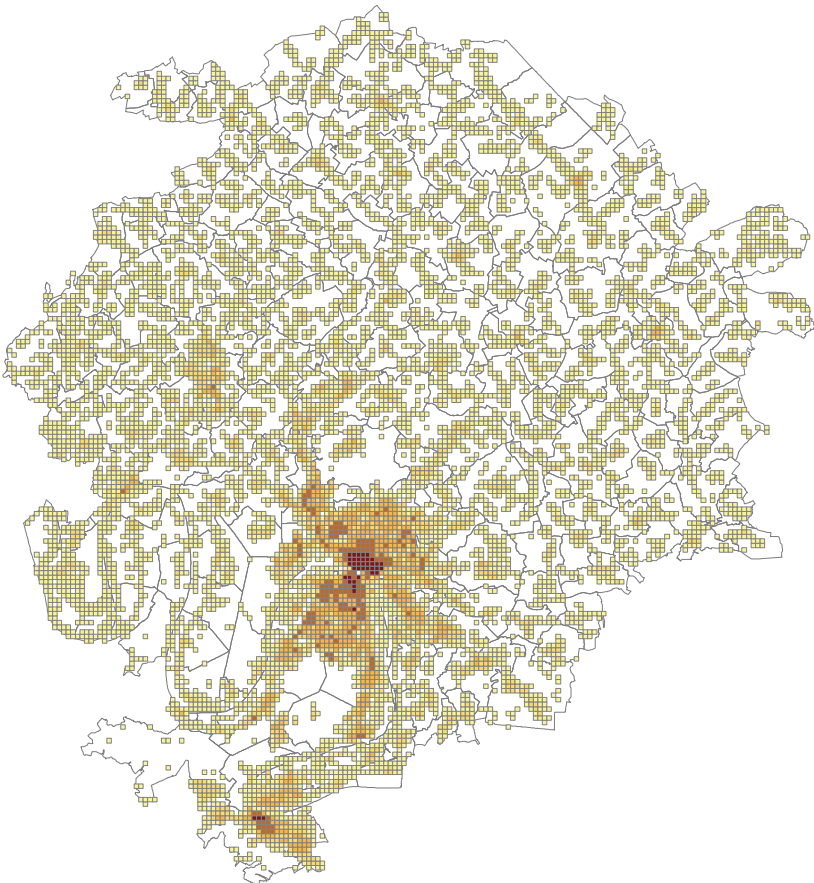
2.1.3. La vision des directeurs des agences d'urbanisme de leur territoire	52
2.2) Les différentes logiques morphologiques, sociologiques et leurs articulations avec les traces existantes	57
2.2.1. Reconfiguration de l'occupation spatiale et des densités de population	64
2.2.2. Une sectorisation sociale de l'espace périurbain	71
2.2.3. Foncier, une ressource territoriale pour le développement	75
2.2.4. Des politiques d'aide à l'accession à la propriété à l'épreuve de la crise	81
2.3. Quelle(s) enjeu et perspective(s) d'évolution(s) ?	83
2.3.1. La géographie sociale de ces espaces - quelle évolution ?	84
2.3.2. Quelles perspectives d'évolutions et modalités de gouvernance de ces espaces en interne et avec l'EPI central ?	86
Troisième partie : approcher les effets de contextes et de situations	91
3.1. Présentation des communes périurbaines retenues dans leurs paysages institutionnels	93
3.2.1. Caractéristiques des intercommunalités et des communes enquêtées	95
3.2.2. Une vision du maire de leur territoire	96
3.2.3. Caractérisation des communes	99
3.2. Contextualisation et cadre de vie	100
3.2.1. Démographie sociale : entre vieillissement et renouvellement de la population	100
3.2.2. Densités vécues et formes urbaines	105
3.2.3. La programmation de logement : entre construction et accessibilité	109
3.3. La gouvernance communautaire et les relations intercommunales	111
3.3.1. Les relations entre communes et communautés	112
3.3.2. Entre territoire de la centralité et de la ruralité	115
3.3.3. Perception de l'avenir	117
Conclusion générale	120
Bibliographie	128

La densité du bâti des trois grandes aires urbaines Normandes

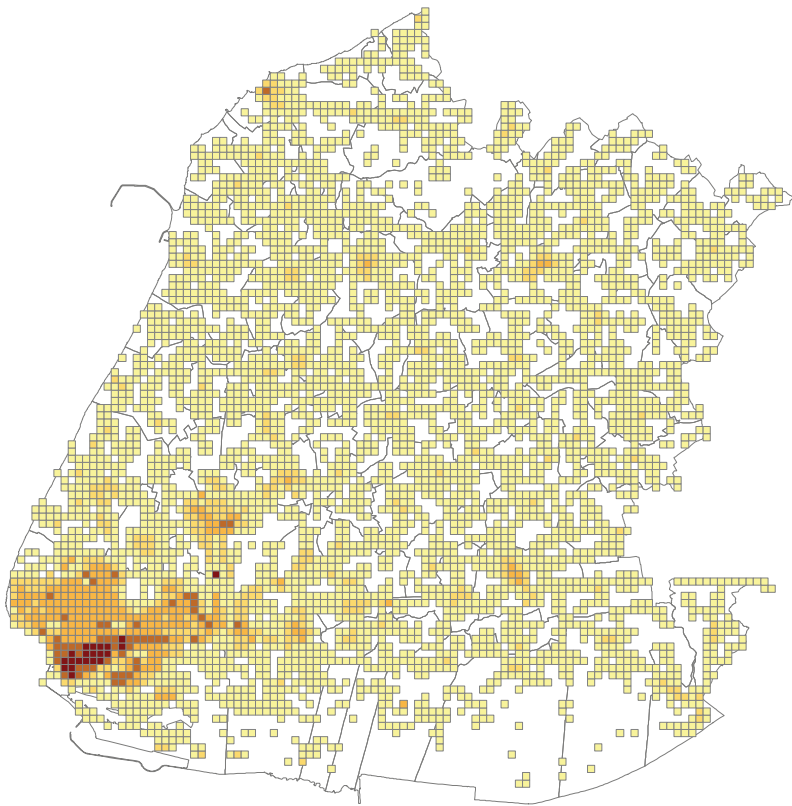
Aire urbaine de Caen



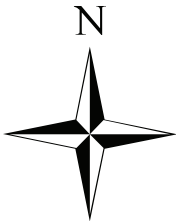
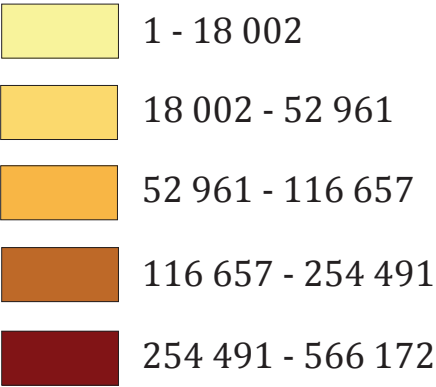
Aire urbaine de Rouen



Aire urbaine du Havre



Densité de bâti/m² :

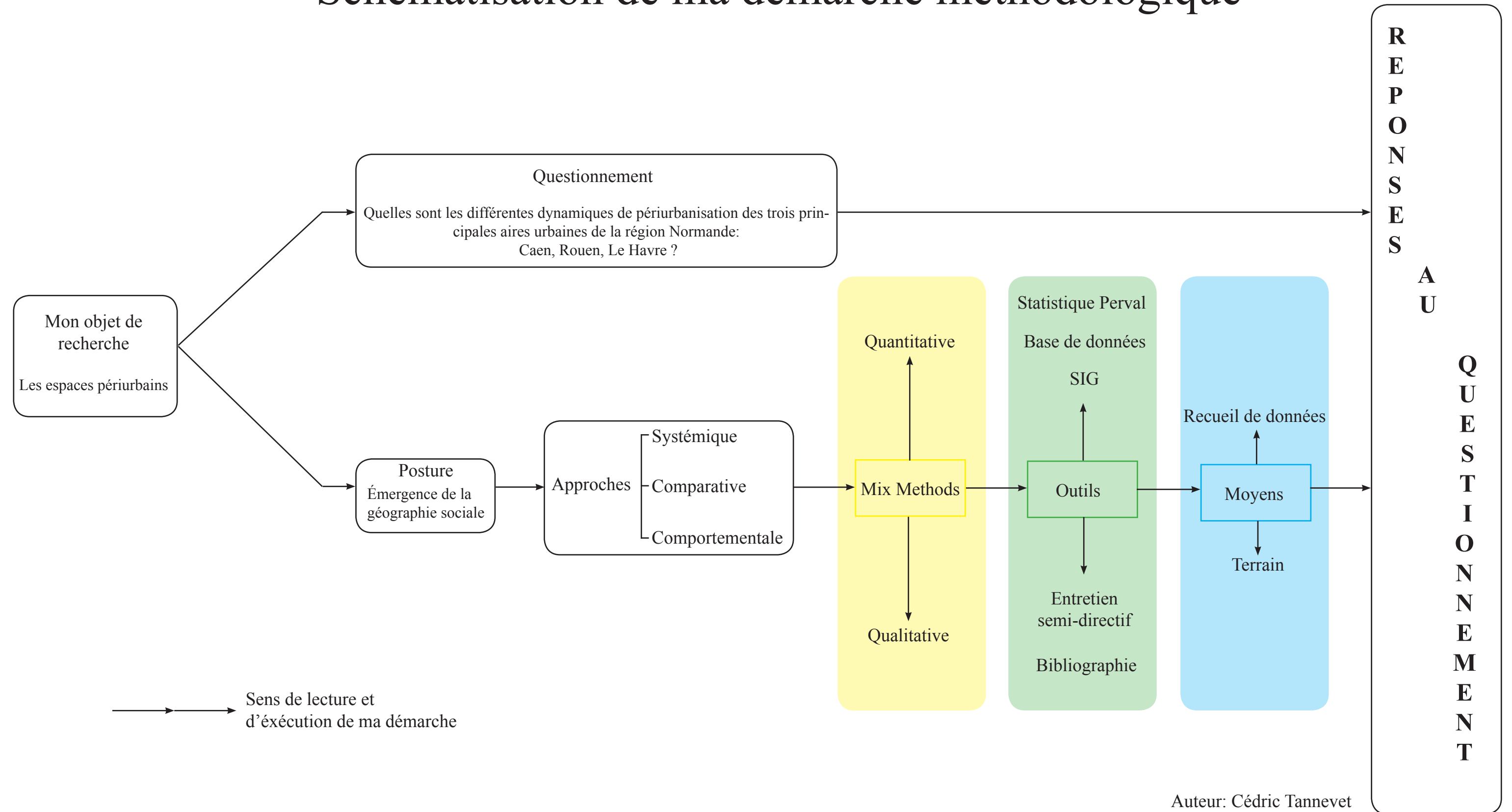


0 5 10 20 Kilomètre

Auteur : Cédric Tannevet

Source : BD_TOPO_14 & 76 (2016) INSEE

Schématisation de ma démarche méthodologique



RÉSUMÉ

Mon sujet de recherche porte sur les espaces périurbains qui connaissent depuis des décennies une croissance continue. Comment pouvons-nous définir ces espaces ? C'est la manière dont les hommes se sont finalement appropriés le territoire : de la concentration de la population dans les centres villes jusqu'au début du processus de périurbanisation à partir des années 60. Du temps de l'exode rural et des apports en main d'œuvre qui répondent, aujourd'hui, à un étalement urbain et à une occupation plus dense des zones proches des villes.

Mon questionnement porte sur l'hypothèse de la diversité des modalités de développement de ce processus et de la manière de « faire avec » en fonction des histoires économiques et sociales locales, des acteurs de la production de ces espaces, des réponses ou non-réponses actées par les élus locaux.

ABSTRACT

My research concerns peri-urban areas that are characterized by an uninterrupted growth for decades. How can we define these spaces ? By the way in which people appropriated the territory : from the concentration of population in city centres until the beginning of the phenomenon of peri-urbanisation from the 1960s. From the time of rural exodus and labor force flows which are causes of a current urban sprawl and a denser occupancy of areas near cities.

My questioning focuses on the hypothesis of the diversity of the development modalities of this process and the way to « deal with » according to local economic and social histories, the actors that produce these spaces, answers or 'nonresponse' given by the local elected representatives.

